MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS

MÉMOIRES

PUBLIÉS

PAR LES MEMBRES

DE

L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE

DU CAIRE

SOUS LA DIRECTION DE M. GEORGE FOUCART

TOME CINQUANTIÈME

CHARLES BOREUX

ÉTUDES DE NAUTIQUE ÉGYPTIENNE

L'ART DE LA NAVIGATION EN ÉGYPTE JUSQU'À LA FIN DE L'ANCIEN EMPIRE

PREMIER FASCICULE

LE CAIRE

IMPRIMERIE DE L'INSTITUT FRANÇAIS

D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE

1924

MÉMOIRES

PUBLIÉS

PAR LES MEMBRES

DE

L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE

DU CAIRE

TOME CINQUANTIÈME



MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS

MÉMOIRES

PUBLIÉS

PAR LES MEMBRES

DE

L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE

DU CAIRE

SOUS LA DIRECTION DE M. GEORGE FOUCART

TOME CINQUANTIÈME







LE CAIRE

IMPRIMERIE DE L'INSTITUT FRANÇAIS

D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE

1925

ÉTUDES
DE
NAUTIQUE ÉGYPTIENNE

L'ART DE LA NAVIGATION
EN ÉGYPTE
JUSQU'À LA FIN DE L'ANCIEN EMPIRE

PAR

M. CHARLES BOREUX

A MON MAÎTRE

M. GEORGES BÉNÉDITE

MEMBRE DE L'INSTITUT

EN TÉMOIGNAGE DE VIVE RECONNAISSANCE

ET DE TRÈS AFFECTUEUX RESPECT

C. B.

PRÉFACE.

Si l'on excepte l'excellent Catalogue de Reisner (*Models of Ships and Boats* — le Caire, 1913) et la magistrale étude consacrée par Assmann aux représentations navales du monument funéraire de Sahureʿ (*Das Grabdenkmal des Königs Saꜣḥu-reʿ*, II, p. 133 et suiv. : *Die Schiffsbilder* — Leipzig, 1913), les travaux d'ensemble ayant eu jusqu'ici pour objet la nautique égyptienne ou bien sont tout à fait vieillis — comme le mémoire inséré par Graser dans les *Resultate* de Dümichen (*Das Seewesen der alten Aegypter* — Berlin, 1869) — ou bien, comme l'important article de Maspero paru en 1878 dans la *Revue Historique* sous le titre *De quelques navigations des Égyptiens sur les côtes de la mer Érythrée,* présentent un caractère, sinon trop superficiel, du moins trop général pour qu'il soit possible d'y chercher véritablement une histoire de la marine des anciens Égyptiens. Celle que j'entreprends aujourd'hui, et dont le présent mémoire ne constitue qu'une partie, peut donc être considérée comme le premier essai systématique qui ait encore été tenté pour coordonner les renseignements fournis tant par les textes que par les représentations monumentales sur les différents modes de navigation employés par les premiers habitants de la vallée du Nil aux époques successives de leur histoire. A défaut d'autres mérites, j'espère qu'on voudra bien, en tout cas, lui tenir compte de celui-là.

Et j'espère qu'on voudra bien aussi, précisément en faveur de la nouveauté du sujet, pardonner les imperfections de l'ouvrage, et les

lacunes ou les erreurs qu'il ne saurait manquer de présenter. J'avais souhaité d'abord d'enfermer en un seul volume cette histoire de la marine égyptienne; mais j'en ai été empêché par l'obligation où je me trouvais d'étudier en détail la technique du bateau égyptien, ainsi que les différents agrès ou accessoires que celui-ci comportait, et les diverses manœuvres auxquelles il pouvait se prêter. Ce travail préliminaire me paraissait indispensable, en effet, si je voulais n'avoir plus qu'à relever, par la suite, les modifications les plus essentielles survenues dans cette technique, ces agrès ou ces manœuvres : mais il m'a entraîné beaucoup plus loin que je ne l'avais escompté dans le principe. Par ailleurs, l'étude de la période préhistorique, seule capable de fournir une base solide à un livre du genre de celui-ci, m'a retenu, elle aussi, assez longtemps; c'est en même temps celle qui m'a conduit aux résultats les plus importants, puisqu'ils sont susceptibles, à ce qu'il semble, d'éclairer d'une vive lumière la question des origines de l'Égypte. On trouvera exposés, dans les conclusions du présent mémoire, ceux de ces résultats qui me paraissent acquis : dès à présent, il est possible de les résumer en disant que les deux types principaux d'embarcation qu'on observe en Égypte à partir des époques les plus reculées sont certainement des types non indigènes, apportés dans la vallée du Nil par des immigrants asiatiques —, et que le second de ces types, en particulier (type caractérisé par une coque trapue aux murailles hautes et aux extrémités non évasées) représente le flotteur propre aux sectateurs du dieu faucon Horus, ceux-ci étant entrés en Égypte principalement par le sud, et ayant ensuite descendu le fleuve en direction du nord, à la rencontre des populations du Delta, qu'ils ont fini par subjuguer.

De ces deux affirmations, on serait presque tenté de dire que la première ne fait que traduire une opinion quasi traditionnelle. De plus en plus, en effet, les travaux des préhistoriciens — parmi lesquels il convient de citer tout particulièrement ceux du regretté J. de Morgan (*Les Premiers temps de l'Égypte,* dans *Monuments et Mémoires Piot,* XXV, p. 299-332; *L'Humanité préhistorique,* dans *L'Évolution de l'Humanité,* vol. II, p. 107-108) — s'accordent pour assigner à la civilisation égyptienne une origine surtout mésopotamienne; l'argument tiré des analogies qui apparentent visiblement le type horien du flotteur égyptien aux embarcations du Tigre et de l'Euphrate constitue donc seulement une preuve nouvelle venant s'ajouter à toutes celles qui militaient déjà en faveur de cette origine, preuves dont la présence du cuivre dans la vallée du Nil à l'époque néolithique demeure, comme on sait, la plus décisive. — Au contraire, la question de la route par laquelle les envahisseurs asiatiques de l'Égypte ont pénétré dans le pays est beaucoup plus controversée, comme aussi le rôle respectivement joué par les populations du Sud et par celles du Nord dans les luttes qui ont précédé l'unification de l'Égypte est plus difficile à préciser. Alors que l'hypothèse la plus communément reçue au début admettait que les conquérants asiatiques avaient dû entrer en Égypte par la mer Rouge et l'Ouâdi Hammâmât, il semble qu'il y ait tendance aujourd'hui à les faire au contraire passer, pour la plus grande part, de Syrie en Égypte par la voie de l'isthme de Suez. Ce seraient alors ces tribus du Nord qui, après s'être fortement installées dans le Delta et y avoir fondé un royaume qui paraît avoir été très florissant, auraient remonté la Vallée pour engager contre les tribus du sud une longue série de combats dans lesquels elles devaient, au surplus, succomber en fin de

compte : les arguments en faveur de cette thèse ont été réunis et développés par Capart, avec une grande force persuasive, dans son très intéressant mémoire intitulé *Les origines de la Civilisation égyptienne* (Bruxelles, 1914), — et aussi dans ses *Leçons sur l'Art égyptien*, p. 33 (Liége, 1920).

En réalité, le fait que, dès les plus anciennes époques, les barques de la région abydéno-thébaine paraissent avoir comporté un gréement — mât, voile et gouvernail — exactement contraire à celui qui caractérisait sans doute — et qui caractérisait, en tout cas, sous l'Ancien Empire — les barques en usage dans la région du Delta établit suffisamment, croyons-nous, que l'Égypte primitive a connu deux types distincts de flotteurs appartenant, sinon à deux races nécessairement différentes, tout au moins à deux branches d'une même race dont l'une, très certainement, avait dû pénétrer dans le pays par la route du Sud. D'autre part, on comprend difficilement, si le gros de l'invasion horienne avait non pas descendu, mais remonté le Nil, comment c'est le type méridional du flotteur qu'on trouve régulièrement reproduit par l'écriture, à partir du moment où celle-ci fait son apparition : cette consécration ainsi donnée au mât à fût simple, à la voile plus large que haute et au gouvernail axial unique ne peut guère s'expliquer que par les conquêtes progressives et le triomphe définitif des éléments ethniques auxquels appartenaient ces différents détails de gréement.

Beaucoup d'autres problèmes, intéressant non seulement l'archéologie, mais même l'histoire de l'Égypte trouveraient sans doute ainsi leur solution dans une étude approfondie de la nautique égyptienne. La navigation a joué en Égypte, à toutes les époques, un rôle si essentiel, qu'un très grand nombre des questions politiques,

sociales ou religieuses que soulevait à chaque instant la bonne administration de ce pays singulier, constitué surtout par un fleuve, devaient être sous la dépendance plus ou moins immédiate du bateau; je me suis attaché, dans le présent mémoire, à mettre en évidence, à la fois que l'Ancien Empire ne le cède en rien, à cet égard, aux époques qui l'ont suivi, et que c'est même aux Memphites qu'il faut faire remonter la plupart des perfectionnements apportés par les Égyptiens à l'art de la navigation.

L'illustration de ce livre a été faite, toutes les fois qu'il était possible, d'après des ouvrages donnant des reproductions photographiques des monuments étudiés : trop souvent, cependant, c'est dans les *Denkmäler* de Lepsius — lesquels ne présentent pas toujours toutes les garanties d'exactitude souhaitables — que force m'a été d'aller chercher ma documentation. Du moins, Mlle Jeanne Evrard, auteur de tous les dessins au trait qui accompagnent le texte, a-t-elle toujours rendu avec la plus scrupuleuse fidélité les détails fournis par ces planches.

Qu'il me soit permis, en terminant, d'exprimer mes vifs remerciements à M. George Foucart, qui m'a si obligeamment offert, pour cet ouvrage, la précieuse hospitalité des *Mémoires de l'Institut français d'Archéologie orientale*. Je lui en demeure extrêmement reconnaissant.

Charles Boreux.

10 septembre 1925.

PREMIÈRE PARTIE.

L'ART DE LA NAVIGATION EN ÉGYPTE DEPUIS LE DÉBUT DE LA PÉRIODE PRÉHISTORIQUE JUSQU'À LA FIN DE L'ÉPOQUE THINITE.

INTRODUCTION.

LES PLUS ANCIENS FLOTTEURS ÉGYPTIENS.

L'importance qu'ont dû prendre de très bonne heure, dans l'Égypte ancienne, les questions relatives à la navigation n'a guère besoin d'être démontrée. A défaut de preuves directes, le rôle que ces mêmes questions jouent dans l'Égypte d'aujourd'hui suffirait déjà à nous faire deviner que le problème du bateau est sûrement l'un des premiers qui se sont posés aux plus anciens habitants de la vallée du Nil. Même il a dû, pour eux, se poser plus impérieusement encore que pour les Égyptiens modernes, si le sol de l'Égypte, comme il est vraisemblable, est allé en s'exhaussant continuellement au cours des siècles[1], et s'il était, aux époques préhistoriques, recouvert par les eaux sur une étendue beaucoup plus vaste qu'à présent. Il l'était aussi, sans doute, d'une façon plus constante. Aux temps les plus anciens, la crue du Nil, que l'industrie de l'homme ne possédait encore aucun moyen de régler en la canalisant, constituait plutôt une catastrophe périodique qu'une inondation bienfaisante, et les effets, en tout cas, s'en

[1] Hérodote, II, 13.





faisaient sentir d'autant plus longtemps qu'elle se répandait sur un sol plus bas et naturellement marécageux. Ces marécages eux-mêmes, elle les agrandissait en s'y attardant, ou bien elle en créait de nouveaux avant de se retirer définitivement; en sorte que les communications dans la vallée du Nil ont dû être, pendant bien des siècles, presque aussi difficiles quand les eaux étaient basses que lorsque la crue atteignait sa plus grande intensité. Pour les assurer, les premiers habitants de l'Égypte n'avaient à leur disposition d'autre ressource que le bateau : la navigation a été pour eux une nécessité bien avant de devenir un art.

Quels ont été les flotteurs sur lesquels ces premiers habitants — très vraisemblablement des nègres autochtones — s'aventuraient pour se rendre d'un point à un autre du pays, ou pour se procurer, par la pêche et la chasse dans les marais, les ressources nécessaires à leur subsistance? L'Égypte a-t-elle passé par cette période des pirogues monoxyles, qui représente le premier degré de l'art nautique chez un très grand nombre de peuples? A-t-elle connu ces embarcations rudimentaires, encore en usage aujourd'hui chez beaucoup de tribus d'Afrique [1], qui ne sont que «de gros troncs d'arbres, équarris d'un côté, creusés ensuite à l'intérieur, et ne portant aucune trace de points d'appui des avirons ou rames [2] »? C'est là une question que l'on ne saurait trancher d'une façon certaine. Il est à présumer que les nègres de l'Égypte primitive ont dû se servir des flotteurs les plus variés; mais, si les pirogues monoxyles avaient constitué leur embarcation la plus habituelle, il est à présumer aussi que le type en eût plus ou moins influencé les embarcations plus perfectionnées qui les ont supplantées par la suite [3]. Or, les barques les plus anciennes dont la représentation nous soit parvenue se rattachent à un type qui n'offre absolument rien de commun avec le type «en auge» [4] auquel se ramènent toujours plus ou moins les troncs d'arbres évidés en forme de barques. Elles sont caractérisées, en revanche — et ce détail se retrouve dans un très grand nombre de bateaux égyptiens de toutes les époques — par une surélévation plus ou moins prononcée

(1) Tabariès de Grandsaignes, *Quelques considérations sur les pirogues monoxyles*, p. 2 (cf. *Mémoires du Premier Congrès préhistorique de France*, session de Périgueux, 1905).

(2) G. de Mortillet, *Origines de la navigation et de la pêche* (*ap.* Tabariès de Grandsaignes, *op. cit.*, p. 3). Quelquefois aussi, ces troncs d'arbres ne reçoivent aucun façonnage; aujourd'hui encore, dans certaines parties de la Nubie, les indigènes les enfourchent tels quels pour traverser le Nil.

(3) A moins que ces flotteurs en bois faits d'un tronc sectionné, n'étant susceptibles d'aucun développement important, se soient peu à peu éliminés d'eux-mêmes; beaucoup d'objets de l'industrie des sauvages ont ainsi disparu, sans laisser de traces, devant d'autres objets plus perfectionnés.

(4) G. de Mortillet, *op. cit.* (*ap.* Tabariès de Grandsaignes, *loc. laud.*).

des extrémités, particulièrement de l'arrière, qui leur donne un peu l'aspect des gondoles vénitiennes : doit-on conjecturer, dès lors, que le flotteur primitif qu'elles ont remplacé, s'il ne présentait pas tout à fait le même type qu'elles-mêmes, s'en rapprochait du moins d'une façon suffisante pour que la transition de l'un à l'autre ait pu s'accomplir naturellement [1]?

En tout cas, la forme cintrée qu'affectent, dès les plus anciennes représentations, les premières barques égyptiennes semble prouver que ces barques — et, sans doute aussi, les flotteurs qui les ont immédiatement précédées — étaient faites d'une matière extrêmement souple et flexible, capable de recevoir telles courbes qu'on voulait lui donner. Par ailleurs, si l'on observe, d'une part, que cette forme cintrée est assez exactement celle des barques de papyrus de l'époque historique, d'autre part, que ce sont ces dernières barques qui ont servi de modèles à la quasi-totalité des embarcations de l'Égypte ancienne (on peut dire qu'elles les expliquent, sinon dans tous leurs détails, au moins dans le plus grand nombre d'entre eux), il est permis de penser que les premières embarcations employées par les Égyptiens de l'époque préhistorique ont dû être, elles aussi, des barques, ou, plus précisément, des radeaux faits de papyrus.

Le témoignage des auteurs anciens confirme pleinement cette opinion. C'est ainsi que Pline ne se borne pas à constater que les Égyptiens savaient construire des radeaux avec des tiges de papyrus [2], il se fait encore l'écho d'une tradition suivant laquelle le premier grand voyage maritime d'Égypte en Grèce fut accompli par Danaüs : avant lui, dit-il, «on s'était contenté de naviguer sur les radeaux que le roi Érythras avait jadis inventés pour assurer, dans la mer Rouge, les communications entre les îles (?) [3] ». Le fait réel, et, à certains égards, historique qui se cache sous ce récit légendaire est apparemment le suivant : pendant très longtemps, le radeau a constitué le seul flotteur utilisé, pour leurs voyages par eau, par les tribus voisines de la mer Rouge. Au dire de Pline, celles-ci l'auraient même inventé : mais il faut admettre que, lorsqu'on parle ainsi de papyrus entrant dans la construction d'un radeau, le mot s'applique à la fois aux papyrus proprement dits, et aussi aux joncs, aux roseaux, et, d'une façon générale, à toutes les plantes qui poussent dans les terrains marécageux,

(1) Une telle transition, à vrai dire, n'est nullement forcée : il se pourrait, en effet, qu'à des besoins nouveaux eussent correspondu des types de flotteurs entièrement nouveaux, eux aussi.

(2) *Hist. nat.*, XIII, 22 : «Ex ipso quidem papyro navigia texunt». Le sens du mot *navigia* est ici aussi général que celui du mot français *flotteur*.

(3) *Ibid.*, VII, 57 : «Nave primus in Græciam ex Ægypto Danaus advenit : antea ratibus navigabatur inventis in mari Rubro inter insulas a rege Erythra».

faisaient sentir d'autant plus longtemps qu'elle se répandait sur un sol plus bas et naturellement marécageux. Ces marécages eux-mêmes, elle les agrandissait en s'y attardant, ou bien elle en créait de nouveaux avant de se retirer définitivement; en sorte que les communications dans la vallée du Nil ont dû être, pendant bien des siècles, presque aussi difficiles quand les eaux étaient basses que lorsque la crue atteignait sa plus grande intensité. Pour les assurer, les premiers habitants de l'Égypte n'avaient à leur disposition d'autre ressource que le bateau : la navigation a été pour eux une nécessité bien avant de devenir un art.

Quels ont été les flotteurs sur lesquels ces premiers habitants — très vraisemblablement des nègres autochtones — s'aventuraient pour se rendre d'un point à un autre du pays, ou pour se procurer, par la pêche et la chasse dans les marais, les ressources nécessaires à leur subsistance? L'Égypte a-t-elle passé par cette période des pirogues monoxyles, qui représente le premier degré de l'art nautique chez un très grand nombre de peuples? A-t-elle connu ces embarcations rudimentaires, encore en usage aujourd'hui chez beaucoup de tribus d'Afrique [1], qui ne sont que « de gros troncs d'arbres, équarris d'un côté, creusés ensuite à l'intérieur, et ne portant aucune trace de points d'appui des avirons ou rames [2] »? C'est là une question que l'on ne saurait trancher d'une façon certaine. Il est à présumer que les nègres de l'Égypte primitive ont dû se servir des flotteurs les plus variés; mais, si les pirogues monoxyles avaient constitué leur embarcation la plus habituelle, il est à présumer aussi que le type en eût plus ou moins influencé les embarcations plus perfectionnées qui les ont supplantées par la suite [3]. Or, les barques les plus anciennes dont la représentation nous soit parvenue se rattachent à un type qui n'offre absolument rien de commun avec le type « en auge » [4] auquel se ramènent toujours plus ou moins les troncs d'arbres évidés en forme de barques. Elles sont caractérisées, en revanche — et ce détail se retrouve dans un très grand nombre de bateaux égyptiens de toutes les époques — par une surélévation plus ou moins prononcée

[1] Tabariès de Grandsaignes, *Quelques considérations sur les pirogues monoxyles*, p. 2 (cf. *Mémoires du Premier Congrès préhistorique de France*, session de Périgueux, 1905).

[2] G. de Mortillet, *Origines de la navigation et de la pêche* (*ap.* Tabariès de Grandsaignes, *op. cit.*, p. 3). Quelquefois aussi, ces troncs d'arbres ne reçoivent aucun façonnage; aujourd'hui encore, dans certaines parties de la Nubie, les indigènes les enfourchent tels quels pour traverser le Nil.

[3] A moins que ces flotteurs en bois faits d'un tronc sectionné, n'étant susceptibles d'aucun développement important, se soient peu à peu éliminés d'eux-mêmes; beaucoup d'objets de l'industrie des sauvages ont ainsi disparu, sans laisser de traces, devant d'autres objets plus perfectionnés.

[4] G. de Mortillet, *op. cit.* (*ap.* Tabariès de Grandsaignes, *loc. laud.*).

des extrémités, particulièrement de l'arrière, qui leur donne un peu l'aspect des gondoles vénitiennes : doit-on conjecturer, dès lors, que le flotteur primitif qu'elles ont remplacé, s'il ne présentait pas tout à fait le même type qu'elles-mêmes, s'en rapprochait du moins d'une façon suffisante pour que la transition de l'un à l'autre ait pu s'accomplir naturellement [1]?

En tout cas, la forme cintrée qu'affectent, dès les plus anciennes représentations, les premières barques égyptiennes semble prouver que ces barques — et, sans doute aussi, les flotteurs qui les ont immédiatement précédées — étaient faites d'une matière extrêmement souple et flexible, capable de recevoir telles courbes qu'on voulait lui donner. Par ailleurs, si l'on observe, d'une part, que cette forme cintrée est assez exactement celle des barques de papyrus de l'époque historique, d'autre part, que ce sont ces dernières barques qui ont servi de modèles à la quasi-totalité des embarcations de l'Égypte ancienne (on peut dire qu'elles les expliquent, sinon dans tous leurs détails, au moins dans le plus grand nombre d'entre eux), il est permis de penser que les premières embarcations employées par les Égyptiens de l'époque préhistorique ont dû être, elles aussi, des barques, ou, plus précisément, des radeaux faits de papyrus.

Le témoignage des auteurs anciens confirme pleinement cette opinion. C'est ainsi que Pline ne se borne pas à constater que les Égyptiens savaient construire des radeaux avec des tiges de papyrus [2], il se fait encore l'écho d'une tradition suivant laquelle le premier grand voyage maritime d'Égypte en Grèce fut accompli par Danaüs : avant lui, dit-il, « on s'était contenté de naviguer sur les radeaux que le roi Érythras avait jadis inventés pour assurer, dans la mer Rouge, les communications entre les îles (?) [3] ». Le fait réel, et, à certains égards, historique qui se cache sous ce récit légendaire est apparemment le suivant : pendant très longtemps, le radeau a constitué le seul flotteur utilisé, pour leurs voyages par eau, par les tribus voisines de la mer Rouge. Au dire de Pline, celles-ci l'auraient même inventé : mais il faut admettre que, lorsqu'on parle ainsi de papyrus entrant dans la construction d'un radeau, le mot s'applique à la fois aux papyrus proprement dits, et aussi aux joncs, aux roseaux, et, d'une façon générale, à toutes les plantes qui poussent dans les terrains marécageux,

[1] Une telle transition, à vrai dire, n'est nullement forcée : il se pourrait, en effet, qu'à des besoins nouveaux eussent correspondu des types de flotteurs entièrement nouveaux, eux aussi.

[2] *Hist. nat.*, XIII, 22 : « Ex ipso quidem papyro navigia texunt ». Le sens du mot *navigia* est ici aussi général que celui du mot français *flotteur*.

[3] *Ibid.*, VII, 57 : « Nave primus in Græciam ex Ægypto Danaus advenit : antea ratibus navigabatur inventis in mari Rubro inter insulas a rege Erythra ».

et dont les tiges présentent une longueur suffisante pour qu'on puisse en former des bottes compactes, assemblées ensuite au moyen d'une ligature quelconque[1]. Or, des radeaux de papyrus, ainsi compris, n'apparaissent plus comme un mode de transport assez exceptionnel pour qu'il soit possible d'en attribuer la découverte à un pays déterminé : on les retrouve en effet, de nos jours encore, employés par tous les peuples placés dans les mêmes conditions que les Égyptiens de l'époque préhistorique, c'est-à-dire ayant peu de bois de charpente à leur disposition[2], ou inhabiles à travailler celui-ci. La nécessité les amène alors à se servir de tout ce qui se trouve à leur portée : c'est pourquoi les embarcations des races demeurées très primitives comportent parfois, comme matériaux de remplissage, l'écorce des arbustes indigènes[3], et jusqu'à ces arbustes eux-mêmes, quelque restreintes qu'en soient les dimensions. On pourrait emprunter aux pays les plus divers des exemples de radeaux établis de cette façon, ou suivant des procédés analogues. Sans parler de la Nouvelle-Zélande, où «les naturels établissent, avec de petits roseaux croissant dans les marécages, des espèces de matelas assez épais, dont ils se servent comme de radeaux[4]», ni de l'Amérique du Nord, où l'on a façonné longtemps, au bord des grands lacs, des embarcations en écorce de bouleau dont l'usage est aujourd'hui perdu[5], on peut voir encore à présent en Afrique, dans la région du Nil Blanc, des canots qui peuvent donner une idée assez exacte de ce que devaient être les plus anciens radeaux égyptiens. Signalés pour la première fois par Schweinfurth[6], et reproduits, depuis lors, dans le bel ouvrage consacré par Hartmann à la vie des peuplades africaines[7], ces canots éclairent d'une vive lumière, à ce qu'il semble, la question des débuts de la navigation en Égypte (fig. 1). Ils sont en bois,

[1] Cf. le passage où le même Pline (*Hist. nat.*, VII, 57), parlant des radeaux (*vitiles*) en usage sur le Nil, dit que ces radeaux étaient construits en papyrus, en joncs et en roseaux (*ex papyro, et scirpo, et arundine*). Sur ce passage, cf. p. 176.

[2] En réalité, jusqu'à l'époque de l'Ancien Empire tout au moins, l'absence en Égypte de grands arbres pouvant fournir des bois de construction n'est rien moins que démontrée (cf. plus bas (**1**)).

[3] Quelquefois l'écorce constitue l'embarcation elle-même; Hartmann (*Les Peuples de l'Afrique*, p. 148) parle d'embarcations faites d'écorces de citrouilles, qui servent à accomplir de petites distances dans le pays des Bornous.

[4] Marquis de Folin, *Bateaux et navires*, p. 9; ces radeaux portent le nom de *moagie*. Le même auteur ajoute un peu plus loin (*ibid.*, p. 22) : «En Nouvelle-Zélande, les naturels fabriquent de petites pirogues pour la pêche avec l'écorce d'un arbre que les Anglais appellent *Stringey*. Les Australiens se servent également de pirogues grossièrement construites en écorce.»

[5] Idem, p. 26.

[6] *Au cœur de l'Afrique*, I, p. 69.

[7] *Op. cit.*, p. 146, fig. 75.

il est vrai; mais ce bois — appelé *ambadj* ou *ambatch* — est extrêmement fongueux, au point de présenter «la légèreté de la plume»[1] : et sa tige, d'ailleurs, par la disposition régulière de ses nœuds, rappelle si complètement celle des

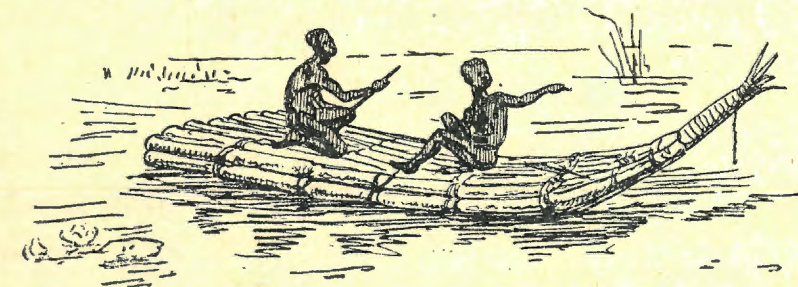


Fig. 1. — Canot en bois d'*ambatch*
(G. Schweinfurth, *Au cœur de l'Afrique*, trad. H. Loreau, I, figure de la page 66).

joncs qu'il n'est pas besoin d'un grand effort pour imaginer, d'après le type que présentent ces canots de bois d'ambadj, celui que devaient offrir les embarcations des Égyptiens primitifs.

En dernière analyse, c'est donc sous l'aspect de radeaux de papyrus ou de joncs, à extrémités plus ou moins relevées, qu'il faut sans doute se figurer celles-ci[2]. Dans quelle mesure le type s'en est-il modifié par la suite, sous l'influence des éléments allogènes qui, de très bonne heure, paraissent être venus,

[1] *Les Peuples de l'Afrique*, p. 146-148. Ce bois est l'*Herminiera elaphroxylon*.

[2] Breasted (*The earliest boats on the Nile*, cf. *J. E. A.*, IV, p. 174-176 et pl. XXXIII et XXXIV) voit une survivance de ces très anciennes embarcations (on peut noter ici que la forme en est encore reproduite par certains types de flotteurs de la VIe dynastie, cf. p. 223 et la note 3 de cette page) dans des radeaux demeurés en usage en Nubie, et qui sont composés de deux faisceaux de papyrus, ou plus (chacun de ces faisceaux pouvant lui-même être constitué par la réunion de plusieurs bottes), assemblés les uns à côté des autres, et ligaturés. Les radeaux à double faisceau seraient, selon lui, l'équivalent de ces deux *sḫn* ([hieroglyphs]) sur lesquels, dans les textes des Pyramides, le soleil et, à sa suite, le roi sont censés traverser le ciel; et leur nom s'expliquerait précisément par les deux *brassées* (cf. la racine *sḫn* «embrasser») dont ils étaient faits. — Il y a longtemps déjà qu'Erman (*A. Z.*, XXXI, p. 79-81) avait en effet proposé de reconnaître dans les deux [hieroglyphs] les barques *mśktt* et *mʿnḏt*; le fait que le terme de *sḫn* n'est plus employé qu'en parlant de celles-ci, à l'époque des Pyramides, suffirait à prouver, pour Breasted, l'ancienneté du mythe de Râ en Égypte. Le même auteur fait observer, à ce propos, qu'il est très intéressant, pour l'histoire des rapports de l'Égypte avec l'Extrême Orient, de constater que le double radeau de papyrus est l'ancêtre du «catamaran», si commun dans le Pacifique; par ailleurs, il résulte d'une note additionnelle à l'article de Breasted, insérée par Gardiner dans le *J. E. A.*, IV, p. 255 (et pl. LIV), que ce double radeau est encore employé, de nos jours, par les pêcheurs de la côte ouest de l'Amérique du Sud, et aussi que Grenfell en a vu des modèles sur le Bahr Yousouf.

sinon se mêler, du moins se juxtaposer, sur le sol de l'Égypte, à l'élément autochtone? C'est ce qu'il convient de rechercher en étudiant tout d'abord les barques des envahisseurs «naqadiens», si l'on peut ainsi parler, c'est-à-dire des premiers grands envahisseurs d'origine non africaine qui, à l'époque dite de Naqada, ont pénétré dans la vallée du Nil.

CHAPITRE PREMIER.

LES BATEAUX «NAQADIENS».

S'il y a tout lieu de croire que les premiers flotteurs employés en Égypte ont été des radeaux de papyrus, on ne saurait hasarder que des suppositions au sujet de l'époque à laquelle ces flotteurs ont commencé de s'aventurer sur le Nil, ou, tout au moins, sur les marais qui ont dû, pendant tant de siècles, couvrir la plus grande partie du pays, et rendre celui-ci à peu près impraticable. Très probablement, nous ignorerons toujours à quel moment précis la population primitive de l'Égypte, c'est-à-dire cette race née du mélange des nègres autochtones et des premiers immigrés africanisés (Libyens, Berbères, Somalis, etc.) avait atteint un degré de culture suffisant pour concevoir l'idée d'utiliser comme moyen de transport des bottes de joncs ou de papyrus. L'âge de la pierre taillée, comme on sait, est très bien représenté en Égypte; les stations paléolithiques abondent dans le voisinage du Nil, et les innombrables variétés de silex que ces stations nous ont rendues trahissent déjà, à défaut d'une civilisation proprement dite, une ingéniosité indéniable et une très grande activité. Est-ce à cette époque qu'il faut faire remonter les premiers essais de navigation tentés en Égypte? La réponse à cette question est d'autant plus malaisée qu'on n'est pas parvenu, jusqu'à présent, à dater, même de façon approximative, les silex paléolithiques égyptiens[1]. Il paraît plus vraisemblable, cependant, que l'usage des premiers flotteurs a coïncidé, dans la vallée du Nil, avec le début de la période néolithique[2], laquelle marque généralement, dans tous les pays, le début de la civilisation : toutefois, ce n'est là qu'une hypothèse.

[1] On se borne, d'ordinaire, à constater leur analogie avec les silex chelléens (cf. S. Reinach, *L'Anthropologie*, 1897, p. 327 — *ap.* Moret, *Au temps des Pharaons*, p. 101, note 1).

[2] Jéquier (*Histoire de la civilisation égyptienne*, p. 56), observant que l'absence presque complète de silex polis constitue l'une des caractéristiques de l'époque préhistorique en Égypte, en conclut que l'expression «âge néolithique», appliquée à ce pays, est assez impropre, et n'a qu'«une certaine valeur pratique pour la classification»; cet âge, en Égypte, représente simplement celui «qui précède immédiatement l'âge historique» (Idem, *ibid.*). Une telle restriction ne paraît qu'à demi justifiée, si l'on songe que le silex dans lequel les Égyptiens ont taillé la plupart de leurs instruments en pierre a été amené par eux à une grande perfection de forme sans l'intervention du poli, ainsi que le montrent leurs couteaux, par exemple, qui imitent de façon si achevée les lames de métal.

Au contraire, il y a grandes chances que les premiers progrès véritables réalisés par la navigation l'aient été au cours de cette même période néolithique, puisque c'est de cette époque, semble-t-il, que datent les plus anciens monuments qui soient sortis du sol de l'Égypte, et que les représentations de bateaux occupent précisément, dans certains de ces monuments (il s'agit, en l'espèce, des vases à figures), une place considérable. On sait à combien de théories ces vases ont donné naissance : comme ils formaient avec les monuments de l'Égypte classique un contraste absolu, on a d'abord voulu y voir l'œuvre d'une race à laquelle — faute de savoir d'elle autre chose que sa présence assez inattendue en Égypte — on a donné pendant quelque temps le nom vague de «new race»[(1)]. Ce n'est pas ici le lieu d'exposer les discussions multiples dont la «new race» a été l'occasion. Rappelons seulement que Petrie, au début, la localisait dans la Moyenne-Égypte, lui assignait une durée d'au plus trois cents ans, et la faisait vivre à la fin de l'Ancien Empire : c'est J. de Morgan qui a démontré le premier qu'elle a occupé, en réalité, toute la vallée du Nil depuis le Delta jusqu'à la première cataracte, qu'on relève les traces de sa présence en Égypte pendant un laps de temps qui ne peut être inférieur à un millier d'années, enfin qu'elle ne saurait, en aucune façon, être contemporaine de l'Ancien ou du Moyen Empire, mais qu'elle représente, à défaut de l'élément égyptien autochtone, que nous n'atteindrons sans doute jamais, la race qui se trouvait installée dans la vallée du Nil lorsque les tribus guerrières venues d'Asie derrière l'étendard de leur dieu Horus y pénétrèrent à leur tour. Dès lors, il ne pouvait plus être question de «new race»; plus exactement, la «new race» devenait l'ancienne race : et, de fait, les monuments qu'elle nous a laissés sont universellement attribués aujourd'hui à l'époque la plus reculée de l'histoire d'Égypte, ou, plutôt, à celle qu'on désigne sous le terme général d'époque préhistorique. Mais une telle dénomination paraît un peu vague, et l'on ne saurait, croyons-nous, enfermer ainsi toute la préhistoire égyptienne dans une période unique, ni attribuer à une race homogène tous les monuments appartenant à cette période; il y a lieu d'établir ici des distinctions de dates, comme aussi des distinctions archéologiques et ethnographiques.

Ce n'est pas à dire que des distinctions de ce genre n'aient jamais été faites : mais ceux mêmes qui les ont proposées ne paraissent pas toujours en avoir tiré, avec une rigueur suffisante, les conséquences qu'elles entraînent. Par exemple, on distingue assez ordinairement l'art de Naqada et celui d'Hiérakonpolis; mais

(1) Petrie, *Naqada and Ballas*, p. 59 et suiv.

l'on ne s'en place pas moins, trop souvent, du même point de vue pour les apprécier tous les deux, comme si les monuments auxquels ils ont donné naissance étaient nécessairement contemporains. Si l'on compare entre eux, cependant, pour leur intérêt artistique, les objets provenant des deux nécropoles, il apparaît bien que celles-ci, dans certaines de leurs parties, appartiennent à des époques assez différentes; et cette impression ne peut qu'être confirmée par les faits, dès qu'on en vient à classer ces objets au moyen des dates de succession[(1)]. Ajoutons qu'une étude plus minutieuse de ces monuments primitifs permet d'y relever des détails d'une valeur ethnographique plus ou moins considérable, mais qui, parmi les groupements, sans doute assez hétérogènes, d'où est sortie l'Égypte historique, peuvent révéler ou suggérer la présence — quelquefois assez surprenante — de tel ou tel élément ethnique.

Quels sont donc, entre tous les monuments ainsi réunis sous l'appellation commune de «préhistoriques», ceux qui doivent être considérés comme étant véritablement les plus anciens? C'est ici qu'il convient d'avoir recours au système des *dates de succession*. On sait en quoi consiste ce système, imaginé par Petrie[(2)], grâce auquel on peut classer chronologiquement les séries monumentales préhistoriques, et leur assigner, sinon des dates absolues, au moins des dates relatives établies par des synchronismes. Basé sur la comparaison des différents types de céramique successivement usités aux plus anciennes époques, il distribue ces types entre cinquante catégories, formant autant de cadres chronologiques dans lesquels les monuments viennent prendre place comme d'eux-mêmes, d'après les types céramiques avec lesquels ils ont été trouvés[(3)]. En ce qui concerne particulièrement les poteries à représentations de bateaux (poteries D de la classification de Petrie), l'application du système conduit à les rapporter — comme les poteries noires incisées — à l'époque comprise entre les dates de succession 46 et 47[(4)], c'est-à-dire, vraisemblablement, à l'époque qui marque à peu près le milieu de la période néolithique[(5)]. De toutes façons, il convient d'autant plus de commencer par ces représentations de bateaux une étude

(1) Cf. p. 31. — Sur les dates de succession, cf. la note suivante.

(2) *Sequences in prehistoric remains* (dans le *Journal of the Anthropological Institute*, XXIX, 1899, p. 295 et suiv.); cf. aussi *Diospolis parva*, p. 4 et suiv.

(3) Un exposé critique du système a été fait par S. Reinach dans *L'Anthropologie*, XI, 1900, p. 759 et suiv. : cf. aussi Capart, *Les Débuts de l'Art*, p. 19.

(4) *Diospolis parva*, p. 12. Cette époque marque du moins, suivant Petrie, celle où ce genre de poteries paraît avoir été le plus florissant; les poteries à représentations de bateaux se répartissent, en réalité, entre les dates de succession 40 et 63 (*ibid.*, p. 15. Cf. p. 25).

(5) Sur le sens de cette expression appliquée à l'Égypte, cf. p. 7, note 2.

consacrée à la nautique égyptienne, que ce sont, à coup sûr, les plus anciennes qui nous aient été conservées, non seulement en Égypte, mais dans aucun pays.

La série en est fournie par des vases provenant de tombes découvertes à Naqada et à Ballas, à Naga ed-Deir, Diospolis parva, Gebeleïn, El-Amrah, Abydos, etc.[1]. Sur des poteries uniformément peintes d'une couleur jaune se détachent, quelquefois seuls, le plus souvent entourés de figures d'animaux ou de plantes, des objets d'un aspect très déconcertant au premier abord, et que certains archéologues[2] ont voulu expliquer comme des *kôms* primitifs, figurés avec leur porte d'accès et la palissade qui les entourait. Aujourd'hui, cette théorie, qui trahit une véritable méconnaissance des lois de l'art primitif, paraît compter des partisans de moins en moins nombreux[3]; et l'on s'accorde assez communément à reconnaître que les grands objets cintrés figurés sur les vases de la classe D représentent bien des bateaux[4], dessinés seulement suivant ce procédé — constant chez les artistes primitifs — qui consiste à exagérer les détails caractéristiques au détriment de tous les autres, jusqu'à rendre l'ensemble, sinon impossible, au moins très difficile quelquefois à reconnaître. Tel est précisément le cas ici : mais il n'en est pas moins vrai que, dès qu'on les étudie d'un peu près, on retrouve aisément, dans ces objets d'apparence si énigmatique, tous les éléments constitutifs d'une embarcation (fig. 2)[5].

[1] Cf. aussi le vase trouvé en 1902 par Legrain dans la nécropole archaïque du Gebel Silsileh (*A. S. A.*, IV, p. 219, fig. 5 et 6, et p. 220).

[2] En particulier Cecil Torr (*Sur quelques prétendus navires égyptiens*, dans *L'Anthropologie*, IX, p. 31-35) et Loret (dans la *Revue égyptologique*, X, p. 92-93). Cf. aussi la note suivante.

[3] Outre ceux qui l'ont les premiers mise en avant (cf. la note précédente), on ne saurait plus citer aujourd'hui que Naville (*La population primitive de l'Égypte*, dans *Recueil de travaux*, XXXIII, p. 196-197, et aussi *Les dessins des vases préhistoriques égyptiens*, dans *Archives suisses d'Anthropologie générale*, 1916-1917, p. 77, cf. *Ancient Egypt*, 1917, p. 95), Jéquier (*Histoire de la civilisation égyptienne*, p. 78, et fig. 59 de la page 83) et S. Reinach (*Revue archéologique*, 5e série, t. V, p. 244).

[4] Sur toute cette discussion, cf. Boreux, *Les poteries décorées de l'Égypte prédynastique* (dans la *Revue des Études ethnographiques et sociologiques*, 1908). Aux arguments donnés dans cet article, Petrie (*Paintings of prehistoric Towns*, cf. *Ancient Egypt*, 1914, p. 33-34, et fig. 26-29) est venu, depuis, en ajouter encore un autre, tiré d'un vase sur lequel sont figurés quatre hommes, qui, le corps à demi penché en avant, manœuvrent à la perche, d'un mouvement très justement observé, ces soi-disant villes fortifiées. F. W. Read (*Boats or fortified villages?*, dans *B. I. F. A. O.*, XIII, p. 148) considère avec raison que cette représentation met définitivement fin à la controverse (sur celle-ci, cf. encore W. F. Edgerton, *Ancient Egyptian Ships and Shipping*, dans *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, XXXIX, 2, p. 109-120).

[5] Cf. Newberry, *Some Cults of prehistoric Egypt*, dans *University of Liverpool Annals of Archæology and Anthropology*, t. V (*ap.* G. Foucart, dans *Sphinx*, XVIII, p. 51-52).

La coque d'abord : l'ancre qui pend quelquefois à l'une des extrémités[1] ne laisse aucun doute à cet égard. Même, les vases découverts à Naqada et à Diospolis parva permettent de suivre les différentes transformations qu'a subies la forme de cette coque[2] au début de l'époque préhistorique. Comme il est naturel, c'est le type franchement horizontal qu'on observe dans les plus anciennes représentations : c'était le plus facile à réaliser, aussi le voit-on apparaître de très bonne heure[3] et se prolonger assez tardivement[4]. Mais il présentait les défauts communs à tous les radeaux : en contact avec l'eau sur toute sa surface, il devait s'échouer avec une très grande facilité, dès qu'on le chargeait tant soit peu; en outre, sa forme, uniformément basse, en le mettant à la merci du moindre remous, risquait de le faire couler à tout instant. Ce double inconvénient dut se faire sentir presque tout de suite : aussi imagina-t-on assez vite[5], pour y remédier, d'employer, concurremment avec le type horizontal, conservé pour les radeaux légers, un type légèrement cintré[6] ou même affectant tout à fait, par



Fig. 2. — Une barque naqadienne (vase E 10825 du Musée du Louvre) — terre cuite.

[1] *Naqada*, pl. XXXIV, 45 = LXVI, 10; *Diospolis parva*, pl. XVI, 41 *b*. Sur la forme de cette ancre, cf. p. 24-25.

[2] On ne saurait évidemment entendre ce mot tout à fait dans le sens que nous lui donnons aujourd'hui : il s'agit ici des joncs dont la réunion constitue le *corps*, si l'on peut dire, de ces bateaux, ou, plutôt, de ces radeaux primitifs.

[3] A partir de la date de succession 40 (*Diospolis parva*, p. 10). La plus ancienne représentation de bateau connue serait donc celle qui décore le vase D. 43 de Naqada (*Naqada*, pl. XXXIV); c'est la représentation d'un radeau à peu près horizontal. (Pour les plus anciens *modèles* de bateaux, cf. p. 13.)

[4] Jusqu'à la date de succession 63 (*Diospolis parva*, p. 10). — Le bateau figuré sur le vase D. 41 de Naqada (*Naqada*, pl. XXXIV) est d'une horizontalité presque parfaite. Ce type, qui paraît n'être qu'une variante du premier, a subsisté, comme lui, jusqu'à la date 63 (*Diospolis parva*, loc. laud.), mais on ne l'observe qu'à partir de la date 51 (Idem, *ibid.*; cf. *El Amrah*, pl. XIV, D. 49, un vase tout à fait du même type).

[5] A partir de la date de succession 46 (*Diospolis parva*, loc. laud.).

[6] Vase D. 40 de Naqada (*Naqada*, pl. XXXIV).

suite de la surélévation de ses extrémités[1], la forme d'un demi-cercle. Ce dernier type, à son tour, reconnu défectueux, dut être abandonné, sans doute à cause de son peu de stabilité; en tout cas, il n'apparaît qu'assez exceptionnellement sur les vases[2] : le bateau demi-cintré, au contraire, est un des motifs les plus habituels de la décoration naqadienne, c'est lui qui semble l'avoir emporté définitivement dans les préférences des hommes de cette époque[3].

Cette forme incurvée nous renseigne suffisamment sur la matière dont étaient faites ces embarcations primitives. L'analogie de leur silhouette avec celle des modèles de barques qu'on rencontre aux époques postérieures, dans les tombes du Moyen Empire en particulier, pourrait faire croire d'abord qu'elles devaient, comme celles-ci, être construites en bois. L'argument ne prouve rien, en réalité, si, comme il est vraisemblable, les bateaux de date plus récente n'ont été influencés par les bateaux primitifs qu'en ce qui concerne leur forme générale, et si les constructeurs des époques historiques, pour réaliser au moyen du bois un type devenu traditionnel, ont dû nécessairement mettre en œuvre toutes les ressources d'une technique beaucoup plus sûre d'elle-même que ne pouvait l'être celle des Égyptiens de la période néolithique. A supposer que ceux-ci aient eu à leur disposition des bois de charpente d'une longueur suffisante, on voit mal comment ils auraient pu les assembler de façon à donner à l'embarcation les dimensions voulues; on comprend difficilement, surtout, par quel procédé ils seraient parvenus à plier, pour les relever, des extrémités en bois, au point de leur faire prononcer, dans certains cas[4], un angle presque droit avec le niveau de l'eau. Seules des plantes d'eau étaient naturellement assez flexibles pour se prêter à des courbes aussi hardies : que les bateaux figurés sur les vases naqadiens fussent des bateaux faits de joncs et de papyrus, il semble qu'il ne puisse y avoir aucun doute à ce sujet[5].

[1] Vase D. 45 de Naqada (*Naqada*, pl. XXXIV; le vase est daté S. D. 46 par Petrie. Pour le développement des représentations figurées sur ce vase, cf. *Naqada*, pl. LXVI, 10).

[2] Outre l'exemple déjà cité, cf. *Naqada*, pl. LXVI, 7, et aussi *El Amrah*, pl. XIV (vase D. 46). On pourrait objecter que les bateaux dont les extrémités sont ainsi relevées de façon anormale sont seulement des bateaux plus grossièrement dessinés que les autres. Il paraît bien, cependant, que cette surélévation est ici intentionnelle : car le contraste est trop complet avec les bateaux demi-cintrés, bien que, dans ces bateaux eux-mêmes, le cintre soit plus ou moins accusé suivant l'habileté du dessinateur à tracer des lignes courbes.

[3] Cf. par exemple le vase D. 47 de Naqada (*Naqada*, pl. XXXIV). Petrie (*Diospolis parva*, loc. laud.) date ce vase S. D. 52-53.

[4] *Naqada*, pl. LXVI, 6 (l'arrière du bateau de droite).

[5] Il n'en résulte pas nécessairement que les bateaux sur lesquels étaient arrivés les conquérants naqadiens fussent faits de papyrus, eux aussi (cf. p. 28).

Mais lorsqu'on essaie de se les représenter d'une façon plus précise, beaucoup de difficultés surgissent. Le premier problème qui se pose est celui de la muraille. Ces bateaux, à ce qu'il semble, ne comportaient rien qui jouât le rôle d'une quille, et doivent être, par conséquent, assimilés plutôt à des radeaux. Mais étaient-ils, comme ceux-ci, plats sur toutes les faces? ou bien, de même qu'ils se relevaient aux deux extrémités, se relevaient-ils aussi sur les côtés de façon à former une sorte de bordage? Les vases de Naqada ne sauraient fournir, à eux seuls, de réponse à cette question. Les bateaux qu'ils nous présentent sont bien, en effet, figurés par deux traits qu'il serait naturel d'interpréter comme représentant les bords supérieur et inférieur d'une muraille, mais les habitudes de dessin des peuples primitifs permettent tout aussi bien d'admettre que ce double trait n'est qu'un moyen conventionnel de projeter dans un plan vertical les deux côtés d'un radeau reposant à plat sur l'eau. Au surplus, l'idée d'un bordage paraît se concilier assez mal avec celle d'un radeau de papyrus. La difficulté resterait entière, si nous n'avions, pour la résoudre, indépendamment du témoignage des vases, celui des modèles de barques. En même temps que des poteries décorées, on a trouvé en effet, dans un certain nombre de tombes préhistoriques, de petites embarcations en terre, qui, pour être d'une exécution fort grossière, n'en présentent pas moins un très grand intérêt, du point de vue qui nous occupe ici. Les plus anciens de ces modèles remontent à la date de succession 32[1], c'est-à-dire sont quelque peu antérieurs à l'époque où commencent à apparaître les vases à décor de bateaux : ils constituent les premiers exemples d'une coutume qui paraît ne plus s'être interrompue par la suite, et dont on retrouve notamment les traces à Naqada (fig. 3)[2] et à Ballas[3], à Diospolis parva, à El-Amrah[4], etc. On comprend

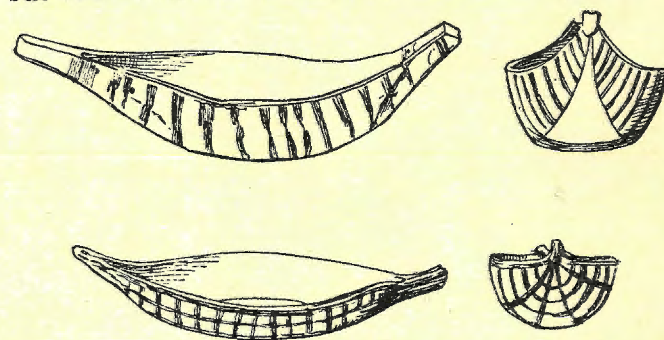


Fig. 3. — Deux modèles d'embarcations en terre, trouvés à Naqada (Petrie-Quibell, *Naqada and Ballas*, pl. XXXVI, nos 81a et 81b).

[1] Modèle n° D. 81 *a* (*Diospolis parva*, pl. XVI et p. 10).

[2] Modèles nos D. 80, 81a et 81b (*Naqada*, pl. XXXVI et p. 41).

[3] Modèle en terre crue, de 12 pouces de long (*Naqada*, p. 13) : un autre modèle semblable, également trouvé à Ballas, est tombé en poussière au premier contact (*ibid.*, p. 16).

[4] Modèle fragmentaire en argile, trouvé dans la tombe *a 56;* cette tombe est antérieure à la S. D. 46 (*El Amrah*, pl. IX, 8, et p. 41). Trois petits modèles de dimensions plus restreintes, trouvés dans la tombe *a 15* (*ibid.*, p. 41).

qu'il soit possible, grâce à ces modèles, de se faire une idée plus exacte des bateaux égyptiens préhistoriques, puisqu'ils nous les rendent dans la réalité, au moins approximative, de leur forme plastique. Or, et bien qu'ils puissent paraître, à première vue, reproduire des bateaux construits en bois, les lignes qui sont dessinées sur leur muraille, à intervalles réguliers, prouvent qu'ils reproduisent en fait des bateaux de joncs ou de papyrus : car ces lignes ne peuvent se comprendre autrement que comme des liens[1] attachant ces joncs ou ces papyrus dans le sens de la largeur du bateau, sur toute la longueur de celui-ci.

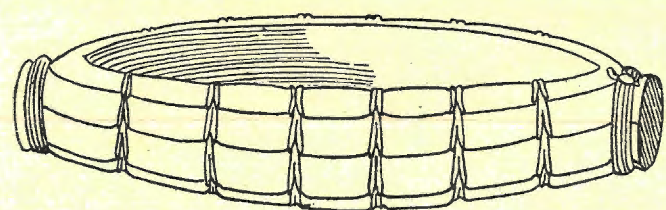


Fig. 4. — Modèle de barque (ou de corbeille?) en albâtre, trouvé à Abydos (Petrie, *Abydos*, I, pl. IX, 4).

Mais alors, si ces barques de terre cuite, qu'on pourrait croire d'abord copiées d'après des modèles en bois, sont inspirées, en réalité, d'originaux en papyrus, il en résulte, puisqu'elles comportent néanmoins des murailles, que les radeaux naqadiens pouvaient en comporter aussi : et la question qui se pose est seulement de savoir comment les Égyptiens s'y prenaient pour adapter à un fond de papyrus un bordage de même matière, qui présentât une hauteur et une solidité suffisantes. Un curieux objet, appartenant d'ailleurs à une époque postérieure, mais qui n'en trouve pas moins sa place naturelle ici, vient fort heureusement nous renseigner sur ce point[2]. C'est une sorte d'auge en albâtre, découverte dans l'une des tombes royales d'Abydos (fig. 4)[3], et qui paraît figurer plutôt une corbeille qu'une barque[4], mais qui n'en cherche pas moins visiblement à

(1) Cf. *Naqada*, p. 41 : «These models of boats 80-81 do not seem to have been copied from wood-built vessels, as the frequent lines of construction run up and down. Such a type suggests rather a pliable, tough material, *such as reeds, which could be lashed together by lines of rope from stem to stern.*»

(2) Cf. Capart, *Les Débuts de l'Art*, p. 192 : «Un spécimen en albâtre, provenant des tombes royales d'Abydos, montre clairement cette technique». Il est possible, au surplus, que l'objet, en réalité, ne soit pas un modèle de bateau; Petrie (*Abydos*, I, p. 7) y voit une sorte de plateau (*tray*); on peut penser aussi qu'il figure une corbeille (cf. la note 4).

(3) Petrie, *Abydos*, I, pl. IX, 4. — Elle a été trouvée en morceaux; le dessin donné par Petrie est fait d'après une restauration.

(4) Cf. la note 2. — Il est à noter que la forme de plusieurs récipients égyptiens destinés à recevoir des aliments ou des provisions, de certaines corbeilles à fruits notamment, paraît avoir été influencée par celle des barques. Dans les tableaux d'offrandes de l'Ancien Empire, quelques-unes de ces corbeilles rappellent de façon frappante le signe hiéroglyphique du bateau (cf. le panier chargé de fruits du tombeau de Ptah-hotep — Paget-Pirie, *Ptah-hetep*, pl. XXXVIII — et aussi les paniers figurés dans Davies, *Akhethetep*, pl. XVII et XXIV).

reproduire, quant aux détails de sa construction, les embarcations de papyrus. Les bottes de joncs des côtés sont ici superposées de façon à former trois couches (une quatrième, moins haute que les autres, et qui forme la partie inférieure de l'objet, représente, selon toute vraisemblance, le fond du récipient); et ces couches sont respectivement constituées par des bottes disposées sans doute les unes au bout des autres, ou plutôt qui se chevauchaient légèrement, de façon qu'un lien passant par le point de chevauchement les serrât fortement deux à deux. Le même lien qui réunissait les bottes entre elles dans le sens de la longueur devait servir aussi à réunir les couches dans le sens de la hauteur : en d'autres termes, chaque lien, après avoir, en un point donné de la couche inférieure, fait le tour des joncs qu'il avait pour office d'attacher, s'enroulait autour des joncs de la deuxième couche, disposés immédiatement au-dessus des premiers, puis autour de ceux de la troisième couche, et ainsi de suite jusqu'à la partie supérieure de la muraille, quel que fût le nombre des assises dont celle-ci était composée. Il est probable que pour rendre cet assemblage plus solide, et aussi pour l'empêcher de s'incurver trop facilement par l'effet de son propre poids, on disposait verticalement, de distance en distance, des morceaux de bois ou de branchages qui jouaient le rôle de tuteurs, et auxquels étaient noués les liens qui unissaient les unes aux autres les diverses assises de joncs. L'ensemble devait former une muraille suffisamment rigide, très facile à surélever suivant les besoins, et qu'il n'y avait plus ensuite qu'à rendre aussi imperméable que possible. Cette muraille était attachée au radeau de papyrus qui constituait le fond de l'embarcation, au moyen d'un dispositif analogue à celui qui servait à attacher entre elles les couches de joncs dont elle était composée. Les bouts de ces joncs, coupés à l'avant et à l'arrière suivant une section à peu près régulière, et fortement serrés à plusieurs tours par une corde ou par tout autre lien, formaient les deux extrémités de l'embarcation.

Ces extrémités, nous l'avons vu, présentent souvent un relèvement assez prononcé : on peut penser que ce relèvement était obtenu, comme l'élévation des bordages eux-mêmes, par des faisceaux de branches faisant office d'étais, auxquels on fixait les bottes constituant l'avant et l'arrière. Celui-ci et celui-là, à cette date, sont d'ailleurs d'ordinaire sur un même plan; on n'observe pas encore cette différence de niveau entre l'étrave et l'étambot qui deviendra plus tard une des caractéristiques des barques égyptiennes : ou bien, s'il semble parfois en exister une, c'est alors l'avant qui se trouve sur le plan le plus haut[1],

(1) Cf. le bateau figuré sur le vase D 51^b d'El-Amrah (*El Amrah*, pl. XIV), et surtout *Naqada*, pl. XXXIV, 47 (= pl. LXVII, 11), et pl. LXVI, 9. Dans tous ces exemples, la présence de branches

contrairement à l'usage immuable des époques postérieures. En revanche, l'une et l'autre extrémité, dans tous ces bateaux, sont toujours nettement distinguées, sinon par leur forme ou leur plus ou moins grande élévation, du moins par un certain nombre de détails caractéristiques. C'est ainsi que l'étrave supporte régulièrement ces ornements auxquels on a quelquefois donné le nom *d'enseignes de proue*[(1)], et qui représentent, en réalité, des branches ou des palmes, tantôt isolées[(2)], tantôt réunies par groupes de deux[(3)], de trois[(4)] et même plus[(5)]. Ce qui a pu prêter à la confusion, c'est que les artistes chargés de décorer les vases naqadiens, voulant égayer un peu la monotonie de tous ces rameaux parallèles, en ont parfois rempli les intervalles par des séries de petites lignes[(6)]; mais il s'agit bien ici d'un motif végétal, à propos duquel on peut seulement se demander s'il jouait dans l'embarcation un rôle quelconque, ou bien s'il était simplement ornemental. Petrie[(7)] y voit un ombrage destiné à abriter la vigie; on a voulu parfois aussi l'interpréter comme l'ébauche d'une natte, analogue au tapis de sparterie qui recouvrait le château-gaillard, aux époques historiques, et sur lequel s'asseyait le prorète[(8)]. Cette dernière explication ne paraît guère admissible; on comprend, au contraire, que les tribus primitives qui s'aventuraient en barque aient redouté à tout moment la rencontre de tribus hostiles; et la vigie, pour accomplir avec moins de risques l'importante fonction qui lui était dévolue, a pu très bien, en effet, chercher à se dissimuler sous un amas de branchages disposés à l'avant. Mais, en même temps, ces branchages comportaient sûrement une signification décorative; c'est cette signification seule, en tout cas, qu'ils ont conservée le plus souvent, et l'on pourrait citer, aujourd'hui encore,

sur l'extrémité surélevée témoigne que c'est bien de l'avant du bateau qu'il s'agit (cf. p. 16); il ne faut pas oublier, cependant, que ces représentations sont assez grossières, et qu'il est peut-être hasardé de les prendre pour base d'observations portant sur des détails aussi précis.

(1) J. de Morgan, *Recherches sur les origines de l'Égypte*, II, p. 92.

(2) *Naqada*, pl. LXVI, 2, 5, 7, et LXVII, 13. La branche elle-même se subdivise parfois en deux autres (pl. LXVI, 3, 10, et LXVII, 14) ou même en trois (pl. LXVI, 4, et LXVII, 11); cf. Boreux, *op. cit.*, p. 8, note 6.

(3) *Naqada*, pl. XXXIV, 45, et LXVI, 10.

(4) *Diospolis parva*, pl. XVI, 41 *b*.

(5) *Naqada*, pl. LXVI, 6.

(6) Ils ont ensuite «appliqué machinalement le procédé, même quand il s'agissait seulement de reproduire le motif des deux branches; et le type ainsi obtenu, qui n'est pourtant qu'un motif végétal stylisé, risquerait d'être pris pour une banderole, si la comparaison avec d'autres vases ne nous permettait pas de suivre ainsi les étapes successives de sa transformation» (Boreux, *op. cit.*, p. 8).

(7) *Naqada*, p. 48.

(8) Budge, *History of Egypt*, I, p. 77.

des exemples de bateaux dont l'étrave, qui rappelle étrangement celle des bateaux de Naqada, se termine par un motif tout à fait comparable à celui qui nous occupe. Que ce motif représente une sorte de hutte plus ou moins stylisée, la chose n'a rien d'impossible; mais il peut s'expliquer aussi par la seule esthétique ornementale des peuples primitifs. Il est très intéressant de comparer, à

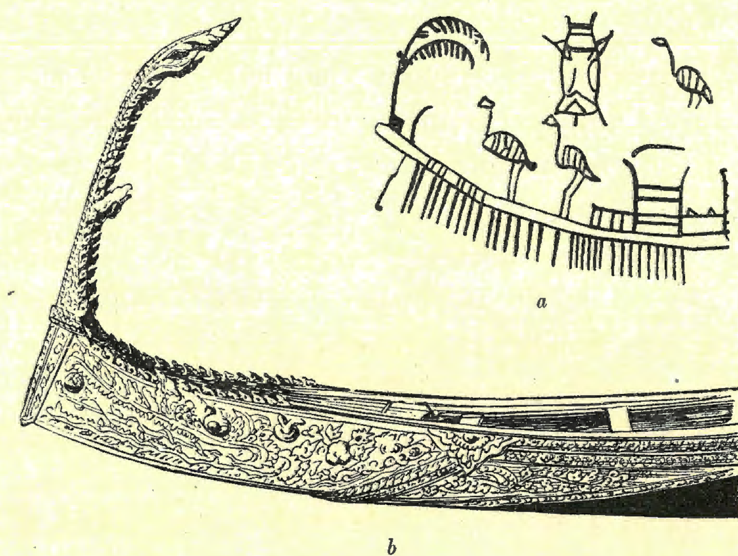


Fig. 5.

a) Avant d'une barque naqadienne (*Naqada*, pl. LXVII, 14).

b) Avant d'un modèle de pirogue siamoise (Musée du Louvre).

ce point de vue, l'avant de tel bateau de type naqadien avec celui d'un modèle de pirogue siamoise conservé au Musée du Louvre (fig. 5). L'analogie est complète[(1)], et ne laisse pas d'être curieuse[(2)]; elle vaut d'autant plus d'être notée que ce n'est pas la seule, nous le verrons, qu'on puisse ainsi relever entre les embarcations naqadiennes et certaines barques de l'Extrême Orient.

Cette même préoccupation de se garantir contre l'agression toujours à craindre des tribus ennemies a poussé les Égyptiens préhistoriques à arborer à l'arrière de leurs bateaux[(3)] les insignes des clans auxquels ils appartenaient. L'étude de

(1) Il est vrai qu'on pourrait également être tenté d'interpréter l'ornement qui décore l'avant de la pirogue du Louvre comme un animal stylisé, tel qu'un serpent, par exemple.

(2) Cf. aussi les ornements de proue d'une barque de l'Ouganda (rive nord du lac Victoria-Nyanza) reproduite dans Hartmann, *Les Peuples de l'Afrique*, fig. 74 (d'après Stanley, *A travers le Continent noir*); ces ornements ont pu, au moins à l'origine, répondre à une nécessité.

(3) Soit sur l'une des deux cabines élevées au milieu du bateau, soit entre les deux. Sur ces cabines, cf. p. 20 et suiv.

ces insignes ou *enseignes de poupe* a été faite maintes fois déjà[1] : et, si l'on discute encore sur le point de savoir si l'on doit leur attribuer une valeur religieuse, ou bien y voir seulement des attributs ethniques, du moins convient-on universellement que ce sont bien des enseignes, véritables pavillons, si l'on peut ainsi parler, de ces barques préhistoriques. L'accord n'est pas fait, au contraire, sur la nature véritable des deux accessoires dont il nous faut parler maintenant : les rames et les cabines.

Les rames[2] sont constamment figurées, dans les bateaux naqadiens, par une série de lignes partant de la partie inférieure de la coque; très rapprochées les unes des autres, ces lignes se répartissent généralement en deux groupes — l'un à l'avant, l'autre à l'arrière — séparés par un espace vide et dirigés dans deux sens opposés[3] : leur nombre est si considérable que l'on compte quelquefois cinquante rames, et même davantage, dans une seule embarcation. C'est principalement sur cette dernière particularité qu'on a voulu s'appuyer pour contester aux bateaux de Naqada leur qualité de bateaux, et pour y voir des kôms[4]. On a fait valoir que les rames de ces soi-disant bateaux sont beaucoup trop nombreuses pour être des rames en effet; qu'elles devraient d'ailleurs partir non pas du bas, mais du haut de la muraille; enfin, qu'une grande partie d'entre elles sont inutiles, puisqu'elles ne sauraient atteindre le niveau de l'eau, étant donnée l'élévation des deux extrémités de la coque. Encore une fois, la plupart de ces objections tombent dès qu'on réfléchit aux conditions dans lesquelles travaillent, d'ordinaire, et devaient surtout travailler, à cette époque, les décorateurs de vases[5]. Les artistes de Naqada ont voulu traduire, avant tout, l'impression d'ensemble produite sur eux par des bateaux en marche, et ils ont

[1] En particulier, par Foucart (*Sur la décoration des vases de la période dite de Neggadèh*, dans *C. R. A. I.*, 1905, I, p. 265), Budge (*Gods of the Egyptians*, I, p. 30) et Boreux (*Les poteries décorées de l'Égypte prédynastique*, p. 17-19). Le travail le plus récent et le plus complet sur ce sujet est celui de Newberry, paru dans *University of Liverpool Annals of Archæology and Anthropology*, t. V (cf. G. Foucart, dans *Sphinx*, XVIII, p. 53).

[2] Il est vraisemblable que les envahisseurs naqadiens connaissaient l'usage de la voile, mais l'existence de celle-ci n'est prouvée, pour cette période, par aucun témoignage direct. Le bateau figuré sur le vase n° 35324 du British Museum, qu'on cite ordinairement comme le seul exemple connu d'un bateau préhistorique muni d'une voile, est certainement d'une époque postérieure à l'époque naqadienne (sur cette question, cf. p. 65 et suiv.).

[3] Plus rarement, les rames pendent, sans solution de continuité, tout le long du bateau (*Naqada*, pl. LXVI, 6 et 9).

[4] Cf. p. 10. — Suivant cette théorie, ces prétendues rames seraient la représentation d'un glacis.

[5] Sur toute cette discussion, cf. Boreux, *op. cit.*, p. 4 et 8.

rendu cette impression, de la façon la plus générale, au moyen de dessins traités comme des silhouettes. Par ailleurs, s'ils nous paraissent avoir multiplié les rames au delà de toute vraisemblance, c'est peut-être aussi parce que cette multiplicité des engins de propulsion constituait réellement l'une des caractéristiques des modèles qu'ils reproduisaient. L'hypothèse se change presque en certitude si l'on songe qu'aujourd'hui encore, sur toute la côte occidentale de l'Afrique, par exemple, les populations riveraines de l'océan ou des fleuves se servent de pirogues dont certaines arment cinquante ou soixante pagaies, et même plus[1]. Il en va de même lorsqu'on descend la côte du cap Lopez jusqu'au sud, et aussi sur la côte orientale[2]. Un bateau observé par Stanley dans la région du lac Victoria-Nyanza comporte, rien que d'un côté, s'il faut en croire la reproduction de Hartmann[3], vingt-deux rames de nage et une rame-gouvernail : et le même Stanley, à propos d'un combat qu'il eut à soutenir contre les riverains de l'Arouhouimi, sur la rive droite du Congo, raconte que l'un des canots ennemis était monté, sur chaque bord, par quarante rameurs pagayant debout[4]. Ce sont très probablement des embarcations analogues qui sont représentées sur les vases de Naqada[5]; au surplus, l'art primitif, d'ordinaire, déforme ou exagère bien plutôt qu'il n'invente à proprement parler.

Il est vrai que, dans tous les exemples que nous venons de citer, il s'agit de pirogues ou de canots en bois; mais les bois dont sont construites les embarcations primitives sont souvent si légers[6] que ces embarcations, par beaucoup de côtés, peuvent être assimilées aux embarcations de roseaux ou de papyrus. On sait, au reste, que cette légèreté ne nuit en rien à leur solidité, et ne les empêche pas de supporter des charges considérables. C'est ainsi que, sur la rivière de Guayaquil, les radeaux appelés *balsas* «sont établis avec des pièces de bois tirées du *Palo balza*, arbre dont le bois est d'une extrême légèreté; elles sont reliées ensemble au moyen de ligatures ou amarrages de lianes cordées, et ont

[1] De Folin, *Bateaux et navires*, p. 18. Cet ouvrage, écrit sans prétentions scientifiques, peut cependant être consulté avec fruit, car l'auteur n'y raconte rien qu'il n'ait vu. Le livre est en outre orné d'un très grand nombre de croquis.

[2] *Ibid.*, p. 19.

[3] *Les Peuples de l'Afrique*, fig. 74. C'est le bateau dont il a été question déjà à propos des ornements de proue (cf. p. 17, note 2).

[4] Stanley, *A travers le Continent mystérieux* (*Le Tour du monde*, 1878, II, p. 128).

[5] Il semble bien que l'Égypte ait toujours passé pour le pays des bateaux à rames nombreuses : il résulte d'un passage d'Apollodore (*De diis*, livre I) que la tradition donnait cinquante rames — vingt-cinq de chaque côté — au bateau sur lequel Danaüs avait accompli sa traversée fabuleuse d'Égypte en Grèce (cf. Le Roy, *La marine des anciens peuples expliquée*, p. 34).

[6] Cf. ce qui a été dit page 5 de la très grande légèreté du bois d'*ambadj* ou *ambatch*.

une surface assez grande pour qu'une famille tout entière y vive d'une façon permanente, habitant une maisonnette ou cabane élevée sur le radeau[1] ».

De semblables pratiques étaient-elles en usage dans l'Égypte préhistorique? On serait tenté de le croire, en constatant que tous les bateaux naqadiens comportent une ou deux cabines : ou, du moins, tous supportent en leur milieu deux constructions jumelles, qui sont parfois, bien que rarement[2], réunies de façon à n'en former qu'une. Ces constructions sont-elles des cabines proprement dites? On a voulu y voir la première ébauche du [hiéroglyphes], c'est-à-dire du pylône, et les interpréter comme une « figuration de l'idéogramme du temple[3] », en sorte que nous aurions affaire ici au naos de la barque divine; mais cette explication se heurte au fait que les deux parties de ce pylône supposé ne sont qu'exceptionnellement réunies au moyen d'une barre transversale; d'ordinaire, elles sont indépendantes, et nettement séparées l'une de l'autre. D'autre part, il est instructif de comparer ces constructions avec des objets figurés sur les vases de Naqada en même temps que les bateaux, dont certains sont peut-être des carquois et dont d'autres sont sûrement des vases[4], mais qui présentent tous ce caractère commun d'être certainement destinés à servir de réceptacles. La technique de ces objets apparaît exactement la même que celle des cabines : dans les trois cas, des joncs ou des papyrus, assemblés autour de quatre montants dont les sommets seuls sont visibles[5], constituent les quatre côtés de véritables boîtes, entre lesquelles les cabines se distinguent seulement par leurs dimensions. Que ces cabines aient pu être utilisées comme abris, le fait paraît donc certain : mais il est plus difficile de déterminer ce qu'elles abritaient. Leur forme, à peu près immuable, ne fournirait même aucun renseignement touchant leur destination, si l'un des vases de Naqada[6] n'offrait deux représentations de

(1) De Folin, *Bateaux et navires*, p. 8.

(2) *Naqada*, pl. LXVII, 14.

(3) Foucart, *op. cit.*, p. 262.

(4) Dans ces vases étaient plantés des arbres (Boreux, *Les poteries décorées de l'Égypte prédynastique*, p. 15 et suiv. — Nous ne faisons, d'ailleurs, que résumer ici, en ce qui concerne les cabines, les idées exposées dans cet article).

(5) Cf. Boreux, *op. cit.*, p. 16 et note 1 : « On n'en voit que deux parce que les cabines sont figurées de face ». — Les sommets des montants sont d'abord de forme pointue ou arrondie, ou même ont l'apparence d'un crochet; mais ils se stylisent de plus en plus, et finissent par s'épanouir (à Hiérakonpolis, par exemple; cf. plus bas, p. 37) en un large cercle, quelquefois double (cf. l'explication donnée de ces sortes de boucles par Petrie, *Ancient Egypt*, 1914, p. 34).

(6) *Naqada*, pl. LXVII, 14. — La plupart des autres variantes intéressant les différents détails de la cabine, dans les bateaux naqadiens, sont purement graphiques (cf. la note précédente) ou tout à fait insignifiantes (cf., par exemple, *Naqada*, pl. XXXIV, 40).

cabines doubles dont chacune est flanquée d'une sorte de palissade[1], c'est-à-dire présente, sous une forme encore grossière, les éléments caractéristiques d'une habitation primitive. C'est principalement sur cet exemple qu'on a voulu s'appuyer pour voir dans les barques naqadiennes des barques divines supportant un naos; et, de fait, l'analogie est indiscutable entre ces cabines à palissades et les huttes où les premiers habitants de la vallée du Nil abritaient leurs fétiches (fig. 6). Mais ces deux exemples, nous l'avons dit, restent une exception dans l'ensemble des représentations de Naqada[2]; peut-être même, puisque c'est à l'art hiéracopolitain qu'il faut s'adresser pour en retrouver de comparables, les vases sur lesquels ils ont été relevés appartiennent-ils à une époque plus récente[3]. Quoi qu'il en soit, le fait que les Égyptiens primitifs ont pu songer — quel que soit le moment où ils ont commencé à le faire — à abriter leurs fétiches dans des constructions élevées sur des barques[4] ne se comprend, semble-t-il, que s'ils employaient des constructions analogues pour s'abriter eux-mêmes. La barque devait être, en effet, leur maison la plus habituelle; c'est elle qui, après leur avoir permis d'arriver en Égypte, leur donnait encore les moyens d'y subsister ou de s'y déplacer, de se rapprocher de telle tribu ou d'éviter telle autre : et c'est sans doute seulement parce qu'ils avaient accoutumé de lui confier ce qu'ils possédaient de plus précieux qu'ils auront été amenés à lui confier aussi leurs dieux[5].

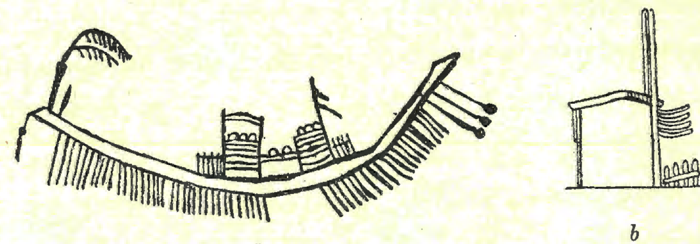


Fig. 6.
a) Cabines à palissade d'une barque naqadienne (*Naqada*, pl. LXVII, 14).
b) Naos égyptien d'époque préhistorique (Erman, *Die ägypt. Religion*, fig. 3).

(1) Ce sont ces deux cabines, réunies par une barre, dont on a voulu faire un pylône : peut-être les palissades qui les continuent doivent-elles plutôt être interprétées comme des constructions accessoires flanquant la construction principale (cf. p. 37).

(2) Cf. p. 20.

(3) Un certain nombre d'observations, tirées de la présence de rames-gouvernails, par exemple, viennent encore renforcer l'impression « hiéracopolitaine » que produisent ces bateaux figurés *Naqada*, pl. LXVII, 14 (sur les bateaux hiéracopolitains, cf. p. 31 et suiv.).

(4) Peut-être n'en agissaient-ils ainsi, d'ailleurs, que dans certaines circonstances exceptionnelles, à l'occasion de la fête du clan, par exemple, ou encore lors d'une émigration en masse (cf. Boreux, *op. cit.*, p. 16).

(5) Une telle interprétation est possible pour les deux barques de *Naqada*, pl. LXVII, 14; elle le paraît plus encore pour celles d'*Hierakonpolis*, II, pl. LXXVI (cf. Foucart, *op. cit.*, p. 264. Sur ces dernières barques, cf. p. 41, note 3).

Il convient de noter, au surplus, que la double cabine caractérise encore le bateau de transport chez un grand nombre de peuples modernes. On a déjà signalé les rapports qui unissent, à ce point de vue, les barques naqadiennes et les bateaux de passage de Calcutta [1]; beaucoup d'autres modèles d'embarcations, qu'on pourrait emprunter à n'importe quel musée ethnographique, prêteraient à des rapprochements analogues. Ceux même d'entre ces modèles qui supportent, à défaut d'une cabine double proprement dite, une cabine médiane unique, quelquefois percée d'une ouverture longitudinale au lieu d'une ouverture latérale, n'en sont pas moins visiblement apparentés aux embarcations des Égyptiens préhistoriques. Toute la différence qui sépare ces cabines modernes des cabines naqadiennes consiste en ce qu'elles sont à un seul toit : mais il est visible que les unes et les autres étaient à l'origine des abris de fortune, lesquels ont conservé leur silhouette générale au fur et à mesure que la technique s'en perfectionnait. En ce qui concerne particulièrement l'Égypte, le bateau à deux cabines grêles a dû être supplanté par le bateau à cabine unique et plus vaste quand les progrès de la civilisation ont enseigné aux constructeurs l'art d'élever des abris plus grands, et cependant aussi solides que ceux dont ils se contentaient auparavant. Les embarcations dont les deux cabines sont réunies par une barre transversale [2] marqueraient ainsi le passage d'un des types à l'autre : la ligne, simple ou double, tirée entre les deux édicules ne représenterait qu'une barre de soutien.

Une constatation s'impose à propos des bateaux modernes dans lesquels survit ainsi le type de cabine naqadien : c'est que les pays où ils sont demeurés en usage sont situés uniformément à l'est de l'Égypte, dans l'Inde ou en Extrême Orient. Le bateau n° 1227 et la pirogue n° 1278 du Musée Ethnographique du Louvre proviennent tous les deux du Bengale : le modèle n° 1245 est un bateau de transport du Gange, le n° 1185 un sampan de Fou-Tchéou, etc. [3]. Et si, des modèles eux-mêmes, on passe aux descriptions que nous ont laissées les voyageurs, ces descriptions font aussitôt songer aux barques des vases naqadiens. Les *sampans* de Saïgon sont des embarcations effilées que surmonte une cabine, «pirogues perfectionnées et servant à différents usages, bateaux de pêche, de charge et de passage [4]»; les bachots du Gange sont des barques «relevées aux deux bouts, et portant un abri monté sur des cercles, qui forme voûte au-dessus

(1) Boreux, *Les poteries décorées de l'Égypte prédynastique*, p. 16 et fig. 5.
(2) *Naqada*, pl. LXVII, 14 (cf. p. 20, note 2).
(3) Cf. Boreux, *op. cit.*, p. 16, note 2.
(4) De Folin, *op. cit.*, p. 20.

de ceux qui s'y placent [1]», et ainsi de suite. Mais l'exemple le plus curieux est fourni par les embarcations chinoises, qui, presque toutes, «portent une sorte de *rouffle en arceau*, composé d'une carcasse fort légère recouverte en nattes ou en étoffes; quelquefois c'est une cabine qui peut se clore parfaitement» [2]. Ce rouf se termine par une sorte de réduit (?), encastré dans l'arrière du bateau, et sur

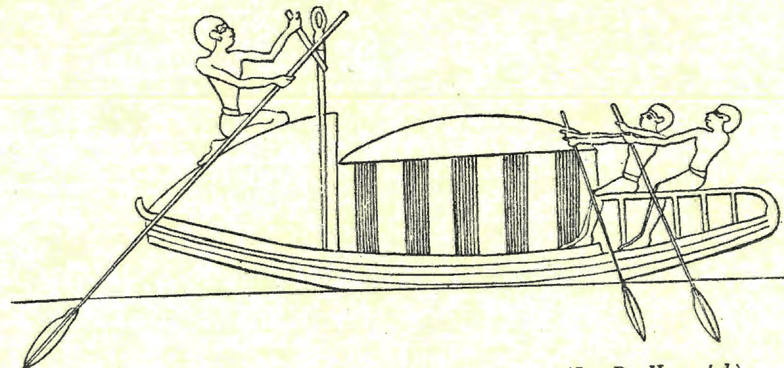


Fig. 7 *a*. — Bateau de transport de l'Ancien Empire (L., *D.*, II, 104 *b*).

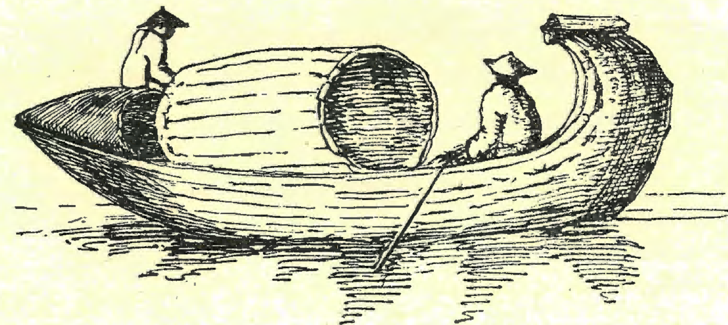


Fig. 7 *b*. — Barque chinoise (Marquis de Folin, *Bateaux et navires*, fig. 62).

lequel un homme peut s'asseoir; dès lors, on voit que ce n'est plus seulement avec des barques d'époque préhistorique que l'on est conduit à comparer ces embarcations : si on les rapproche d'un certain nombre de bateaux de l'Ancien Empire, des bateaux de transport du tombeau de Ptah-hotep, par exemple [3], il apparaît que l'arrière des barques chinoises et celui des barques en usage sous la IVe dynastie sont absolument identiques (fig. 7).

D'autres rapprochements que l'on pourrait être tenté d'établir entre certains détails des bateaux naqadiens et tels détails similaires relevés dans des embarcations d'autres pays seraient, au contraire, assez artificiels. C'est ainsi qu'on trouve figurés, sur les vases de Naqada [4], des objets qui ont été parfois assimilés à des mâts munis de leur voile [5], et qu'il serait en effet très séduisant de mettre

(1) De Folin, *Bateaux et navires*, p. 112. — (2) Idem, p. 110. — (3) L., *D.*, II, 104 *b*. — (4) *Naqada*, pl. LXVI, 6, 8, 9 et 10. — (5) *Ibid.*, p. 49.

en parallèle avec les nattes tressées usitées en guise de voiles dans la Nouvelle-Zélande[1], en Mélanésie[2] et ailleurs[3], si la diversité même des pays où l'on a fait usage de voiles de ce genre ne rendait impossible une comparaison sérieuse avec l'un d'entre eux; il est à peu près certain, d'ailleurs, que les objets en question représentent des boucliers de peaux montés sur des bâtons[4]. De même, il n'y a rien à tirer des quelques spécimens d'ancres relevés à Naqada[5] et à Diospolis parva[6]; l'idée de ralentir ou d'arrêter la marche d'un bateau au moyen d'un objet lourd, suspendu à une corde et reposant au fond de l'eau, a dû venir naturellement, dans tous les pays, à l'esprit de tous les peuples. Notons seulement que deux types d'ancres bien distincts sont représentés sur les vases naqadiens. A Naqada même, l'ancre paraît être constituée par un lien auquel est attachée une masse ronde, celle-ci pouvant figurer, soit une pierre, soit, plus probablement, la souche d'un arbre auquel on laissait une partie plus ou moins considérable de ses racines, suivant qu'on désirait obtenir une ancre plus ou moins lourde[7]. Ce qui rend cette dernière supposition assez vraisemblable, c'est que le second type d'ancre usité à cette époque, celui qu'on observe sur le vase de Diospolis parva[8], est presque sûrement constitué par une racine — ou par une branche — fourchue, dont les deux extrémités devaient s'enfoncer avec la même

(1) Dans ce pays, les naturels fabriquent de petites pirogues en écorce dont la voile est « faite de nattes assemblées » (DE FOLIN, *op. cit.*, p. 22).

(2) La voile des pirogues de Vanikoro, par exemple, est composée de « nattes assez fines et assez bien cousues les unes aux autres » (IDEM, p. 24).

(3) A Zanzibar, par exemple, où la voile des embarcations appelées *mtépés* est « taillée dans une natte grossière » (IDEM, p. 114).

(4) SCHWEINFURTH, *Ornamentik der ältesten Cultur-Epoche Ägyptens*, p. 399.

(5) *Naqada*, pl. LXVI, 10 (c'est le développement du vase D. 45 de la planche XXXIV).

(6) *Diospolis parva*, pl. XVI, 41 *b*.

(7) C'est ainsi que cette souche se termine par trois racines, dans deux des quatre bateaux figurés sur le vase D. 45 de Naqada; au contraire, l'ancre du troisième bateau — lequel est le plus petit de tous, et, par conséquent, le plus facile à arrêter — n'en comporte qu'une. Enfin le quatrième bateau n'a pas d'ancre du tout, à moins que celle-ci ne soit cachée par l'arrière du bateau qui le précède; ce dernier est en effet représenté si près de lui qu'il a tout à fait l'air de le remorquer, et qu'il le remorque peut-être même réellement. Il est vrai que, s'il en est ainsi — et si la reproduction de Petrie est exacte — nous serions ramenés à l'hypothèse d'une ancre formée par une corde, car ce serait précisément cette corde d'ancre qui servirait de remorque entre les deux bateaux. On doit noter cependant que, dans tous ces exemples, l'ancre est traitée assez exactement comme la partie inférieure des sycomores disposés au-dessus des barques. La souche de ces sycomores est figurée par un cercle tout à fait semblable à celui qui forme l'un des éléments principaux de l'ancre; celle-ci paraît donc bien, en dernière analyse, avoir été constituée par un arbre, réduit à une souche et à un nombre plus ou moins grand de racines.

(8) Pl. XVI, 41 *b*.

facilité dans le sable du rivage ou dans le lit du fleuve. Il est d'ailleurs impossible de dire quel est celui des deux types qui a précédé l'autre, car les deux vases sur lesquels on les voit respectivement figurés appartiennent à la même époque[1]. Quel que soit le type employé, l'ancre est toujours suspendue à l'avant du bateau.

En résumé, il faut, si l'on veut se faire une idée approximative des bateaux naqadiens, se les figurer sous l'aspect de radeaux de joncs[2], à fond plat et à murailles droites, plus ou moins relevés à leurs extrémités, et supportant en leur milieu deux constructions jumelles quelquefois réunies par une barre transversale. L'avant était décoré de branches qui pouvaient jouer, dans certains cas, le rôle d'une véritable hutte; à l'arrière, entre les deux cabines ou sur l'une d'elles, était dressée l'enseigne de la tribu à laquelle appartenait le bateau. La propulsion — à en juger, tout au moins, d'après les représentations qui nous ont été conservées jusqu'ici — était assurée par des pagaies ou des rames, dont le nombre était sans doute considérable : l'arrêt s'obtenait au moyen, soit d'une pierre, soit d'une souche en bois. Enfin, les vases sur lesquels sont figurés ces radeaux appartiennent tous à une époque comprise entre les dates de succession 40 et 63[3], c'est-à-dire que les embarcations du type naqadien ont dû être en usage, dans la vallée du Nil, pendant toute la seconde moitié de la période néolithique.

Des différents éléments dont elles se composent, les uns leur sont communs avec les embarcations de tous les peuples primitifs; d'autres, tels que les éléments constructifs, peuvent s'expliquer par les ressources naturelles du pays : un certain nombre, enfin, se retrouvent dans quelques régions assez précisément déterminées, et dans celles-là seulement. Ces derniers, dès lors, sont les plus importants, parce qu'ils peuvent peut-être nous renseigner sur le pays d'origine des bateaux naqadiens. Que ces bateaux appartiennent à des peuples immigrés dans la vallée du Nil, la chose est hors de doute : les poteries mêmes qu'ils servent à décorer sont des poteries importées, elles trahissent une technique et présentent des motifs ornementaux qui les différencient complètement de toutes les autres poteries de la même époque[4]. Celles-ci, en effet, bien

(1) L'un et l'autre remontent à la date de succession 46 (*Diospolis parva*, p. 10).

(2) Ils sont très comparables, dès lors, aux « *ramus* », faits de bottes de paille de dourah, qui sont, aujourd'hui encore, en usage sur le Nil, et qui ne diffèrent des radeaux naqadiens qu'en ce que l'une des extrémités seulement en est relevée (sur le *ramus*, cf. S. CLARKE, dans *Ancient Egypt*, 1920, p. 51, et aussi MASPERO, dans *A. S. A.*, X, p. 138-141).

(3) *Diospolis parva*, p. 15 (cf. p. 9, note 4).

(4) Cf. à ce sujet *Naqada*, p. 40. Les poteries de la classe D diffèrent des autres même au point de vue de la pâte et des coloris.

qu'elles puissent être réparties entre un assez grand nombre de classes distinctes, offrent toutes, cependant, des caractères communs, qui permettent de leur attribuer une même origine, et de les rapporter, avec beaucoup de vraisemblance, à une branche égyptienne de cette même race libyenne dont les Amorites constitueraient la branche palestinienne [1]. C'est à cette race — installée si anciennement sans doute en Égypte, au milieu des nègres autochtones, et «africanisée» depuis si longtemps, qu'on est presque en droit de la considérer comme la race indigène — qu'il faut attribuer la quasi-totalité des poteries naqadiennes; si pourtant toute une catégorie de ces poteries trahit visiblement d'autres influences, c'est donc qu'il faut y voir l'œuvre d'une autre race, entrée en Égypte vers la fin de la période néolithique. Nous avons ici le premier exemple tangible, si l'on peut dire, de ces invasions, encore fréquentes dans l'Égypte historique, et qui ont dû être continuelles aux époques primitives : mais celle-ci est particulièrement importante, à cause de l'influence qu'elle paraît avoir exercée sur la civilisation du peuple chez lequel elle s'est produite. Sans doute elle ne l'a pas transformée, puisque les diverses catégories de poteries précédemment existantes ont continué, en général, non seulement à être fabriquées concurremment avec les poteries à figures, mais encore à être placées avec elles dans les tombeaux; néanmoins, comme celles-ci n'ont pas été complètement sans effet sur quelques-unes au moins de celles-là [2], il serait très important de pouvoir déterminer la région d'où venait le peuple qui en a introduit les modèles dans la vallée du Nil.

Pour se guider dans cette recherche, c'est aux représentations de bateaux surtout qu'il y a lieu de s'adresser, puisque celles-ci constituent le principal témoignage que ce peuple nous ait laissé de son arrivée et de son séjour en Égypte; et, parmi tous les détails concernant la forme ou l'armement de ces bateaux, il ne faut s'attacher qu'à des détails vraiment caractéristiques, qui se

[1] Telle est la théorie de Petrie (*Naqada*, p. 64), basée principalement sur les analogies qui rapprochent les poteries naqadiennes des poteries Kabyles; bien qu'elle ait été souvent attaquée, elle nous semble avoir conservé toute sa force. Petrie l'a seulement poussée trop loin en voulant faire de toutes les poteries de Naqada des produits de la civilisation méditerranéenne à la fin de la période néolithique.

[2] En particulier sur les poteries rouges à dessins blancs (classe C). Il se pourrait fort bien que certaines de ces poteries (types 91, 93*a* et *b*, 95 et 97) aient adopté les animaux, comme motif ornemental, sous l'influence des vases à figures : elles remontent en effet aux dates de succession 32-34, c'est-à-dire aux environs de l'époque où les premières poteries à figures ont fait leur apparition en Égypte. Et c'est peut-être parce qu'elles faisaient, dès lors, en un certain sens, double emploi avec celles-ci qu'elles ont disparu à partir de ce moment.

retrouvent dans d'autres pays bien déterminés, et qui paraissent ne se retrouver que dans ceux-là. Or, tel est le cas, dans les bateaux naqadiens, pour les branches plantées à l'extrémité de l'étrave, et aussi pour la cabine médiane : deux particularités dont la première s'observe dans les pirogues siamoises [1], la seconde dans les bateaux du Gange et les barques indo-chinoises [2]. Bien qu'il faille ne jamais suggérer qu'avec beaucoup de réserves des rapprochements de cette nature, et se garder, surtout, de vouloir en tirer des conclusions trop rigoureuses, il est permis de se demander si les poteries naqadiennes à représentations de bateaux ne seraient pas l'œuvre d'une race venue, non pas de l'Extrême Orient, bien entendu, mais d'un pays situé plus à l'est de l'Égypte qu'on ne l'admet généralement, d'une région, en tout cas, d'où cette race se serait ramifiée en deux branches différentes, dont l'une aurait essaimé dans l'Asie orientale, et dont l'autre, longeant les côtes du golfe Persique et celles de l'Arabie, serait arrivée jusqu'en Égypte [3]. On a soutenu quelquefois [4] que nous atteignions, par l'ensemble des monuments de l'époque naqadienne, la civilisation méditerranéenne du commencement de l'âge du métal, et que les bateaux représentés sur les vases à figures, en particulier, sont le témoignage le plus ancien qui nous soit parvenu du commerce de la race punique; il n'est pas beaucoup plus aventuré de faire naviguer ces bateaux sur les mers qui baignent l'Égypte à l'est que sur celle qui la baigne au nord : et, des deux hypothèses, celle-là offre sur celle-ci l'avantage d'expliquer le caractère franchement oriental de certains détails qu'on relève dans les barques de Naqada. En tout cas, il est impossible d'expliquer l'apparition de ces barques sur les vases à représentations figurées par le seul développement de la civilisation égyptienne primitive; outre que ces vases viennent s'intercaler d'assez bonne heure dans la série des vases préhistoriques, ils présentent des différences trop essentielles, pour la forme comme pour le fond, pour la matière comme pour la décoration, avec les vases des autres catégories. Les décorateurs des poteries noires incisées, par exemple, ou ceux des poteries rouges à dessins blancs auraient eu beau perfectionner sans cesse leur technique, et essayer de varier indéfiniment leurs motifs, ils ne se

[1] Cf. p. 17.

[2] Cf. p. 22.

[3] Elle a pu, tout comme plus tard la race horienne, y entrer à la fois par le sud (Ouâdi Hammâmât) et par le nord (isthme de Suez); et c'est peut-être cette dernière circonstance qui explique la persistance dans la Basse-Égypte, pendant toute la durée de l'Ancien Empire, du mât-chèvre à fût double, c'est-à-dire d'un type qui ne s'observe guère, s'il faut en croire Assmann, qu'en Birmanie et aux Célèbes (cf. plus bas (2)).

[4] *Naqada*, p. 64.

seraient sans doute jamais haussés jusqu'à l'ornementation, beaucoup plus complexe, des poteries à figures. Celles-ci ne sauraient donc être considérées comme le résultat d'une évolution naturelle des types céramiques antérieurs; il faut bien les attribuer à une race à part, race de marins, très vraisemblablement, race, en tout cas, accoutumée à vivre sur l'eau, et qui n'a dû faire du bateau le motif ornemental préféré de sa céramique que parce que c'était aussi son mode préféré de transport.

Cette race est arrivée par mer, venant peut-être d'assez loin, mais à coup sûr de l'est, de cette région restée, depuis lors, si mystérieuse et vénérable aux yeux des Égyptiens de la période historique qu'ils l'appelaient la « Terre divine » ( ), de ce vague pays de Pount qui est peut-être la côte des Somalis, peut-être l'Arabie, plus probablement les deux, et qui, pendant si longtemps, a fourni l'Égypte d'arbres rares et d'essences précieuses, en particulier de la variété de sycomore d'où était tiré le parfum . Ce sycomore est précisément représenté, à ce qu'il semble, sur les poteries décorées de Naqada. Il y figure, à côté des bateaux, en même temps qu'un autre arbre, assez difficile à identifier, mais dans lequel on a pu cependant reconnaître d'une façon à peu près certaine l'aloès [1]; or, l'on sait que les deux variétés connues d'aloès [2] sont originaires l'une de l'Inde orientale, l'autre de l'île de Socotora et des bords méridionaux de la mer Rouge [3]. Ainsi nous sommes toujours ramenés aux mêmes conclusions : qu'on étudie, dans les vases naqadiens à représentations de barques, ces barques elles-mêmes ou la flore dont elles sont accompagnées, ces vases apparaissent comme l'œuvre d'un peuple conquérant qui n'est peut-être entré en Égypte qu'après beaucoup de vicissitudes, et pour lequel le pays de Pount représentait sans doute la dernière étape d'un voyage beaucoup plus long.

A la vérité, la durée même de ce voyage, si prudent qu'on l'imagine, et constamment effectué au plus près des côtes, interdit de croire qu'il ait pu être accompli sur des embarcations présentant exactement le type assez peu stable des bateaux naqadiens, et faits de la même matière que ceux-ci. Ce type et cette matière, cependant, s'accordaient si parfaitement avec les conditions très spéciales de la navigation sur le Nil que ces premiers conquérants asiatiques n'ont pu manquer de les adopter très vite, et qu'on peut pratiquement, en conséquence, considérer le bateau naqadien comme le leur propre. On le peut même d'autant

(1) Sur cette question, et sur les conséquences que l'on peut tirer de la flore représentée sur les vases naqadiens à figures, cf. Boreux, *op. cit.*, p. 10-12.

(2) L'*aloès vulgaire* et l'*aloès sucotrin* (cf. Baillon, *Dictionnaire de botanique*, I, p. 120).

(3) Baillon, *ibid.*

plus qu'ils se le sont véritablement approprié par les perfectionnements qu'ils y ont apportés : avec eux, l'art de la navigation, à ce qu'il semble, a été introduit pour la première fois en Égypte. Art encore assez rudimentaire, mais déjà constitué, toutefois, puisque les bateaux naqadiens, avec leurs cabines et leurs rames, sont de vraies maisons flottantes, qui permettaient à la fois de s'abriter et de se déplacer. Au reste, ces premiers envahisseurs apportaient avec eux les éléments d'une civilisation certainement très supérieure, en tous points, à celle des peuplades au milieu desquelles ils allaient s'installer. C'est ainsi qu'on relève sur leurs poteries à figures les premières traces d'une division de l'Égypte par tribus, qui paraît correspondre déjà, dans une certaine mesure, à la division par nomes de l'époque historique. Ces tribus sont ici distinguées par les enseignes dressées à l'arrière des barques : or, si l'on étudie ces enseignes [1], on est frappé de la ressemblance que présentent la plupart d'entre elles avec les symboles d'un très grand nombre des nomes égyptiens. On ne saurait évidemment conclure de ces analogies que toute l'Égypte future est déjà contenue en puissance dans les tribus de Naqada; il est permis d'en induire, du moins, qu'entre les différents éléments dont le mélange avec d'autres éléments ethniques a donné naissance à l'Égypte historique, ces tribus naqadiennes constituaient l'un des plus essentiels. Quoi qu'il en soit, après avoir ainsi réussi à s'implanter parmi les peuplades nègres et libyennes établies déjà, avant elles, le long de la vallée du Nil, elles n'allaient pas tarder à subir à leur tour le choc d'autres tribus, venues d'Asie, elles aussi, à la conquête de l'Égypte, et qui paraissent avoir apporté avec elles un type de barque assez différent. A quelle époque faut-il placer cette nouvelle invasion, et quelles en ont été les conséquences sur le développement de la navigation égyptienne? C'est à l'art hiéracopolitain qu'il faut cette fois s'adresser pour obtenir une réponse à ces questions.

(1) Sur cette question, cf. Budge (*Gods of the Egyptians*, I, p. 30), G. Foucart (*op. cit.*, p. 263 et suiv.) et Boreux (*op. cit.*, p. 17-19).

CHAPITRE II.

LES BATEAUX HIÉRACOPOLITAINS.

A. — LA GRANDE FRESQUE D'HIÉRAKONPOLIS.

Les fouilles effectuées à Hiérakonpolis, la Nekhen des textes, la plus ancienne capitale de l'Égypte du Sud, ont mis au jour, en même temps que des monuments préhistoriques de type naqadien, d'autres monuments, d'un caractère tout différent, appartenant à l'époque qui a précédé les dynasties manéthoniennes, et dont un certain nombre, très voisins, quant à leur date, des premières de ces dynasties, peuvent être attribués à cette période indécise à laquelle Petrie avait donné un moment le nom commode de dynastie 0. Le site est donc l'un de ceux où l'on peut le mieux étudier le passage, en Égypte, de la préhistoire à l'histoire, ou, tout au moins, essayer de déterminer quelques-unes des circonstances dans lesquelles s'est effectuée la transition.

A vrai dire, il est difficile de dater de façon précise le cimetière préhistorique d'Hiérakonpolis; mais, dans l'ensemble, il est visiblement plus récent que les nécropoles naqadiennes. Bien que les tombes en aient beaucoup souffert, on y a recueilli, en effet, un nombre de poteries suffisant pour pouvoir affirmer que presque tous les types céramiques représentés datent, en général, de la période comprise entre les dates de succession 61 et 80, c'est-à-dire appartiennent à la fin des temps préhistoriques [1]; et, quant aux spécimens qui paraissent nouveaux par leur forme, leur couleur ou leur décoration, le souci décoratif dont ils témoignent révèle une civilisation certainement plus avancée que celle de Naqada [2]. Mais surtout la grande fresque à décor de bateaux est très caractéristique à cet égard : même sans le secours des poteries qui l'accompagnaient [3], elle permettrait d'établir l'âge de la tombe dont elle formait la décoration, tout au

(1) Cf. ces types dans *Hierakonpolis*, II, pl. LXIX; exception faite pour les vases R. 81 *c*, R. 82 *c* et B. 1 *c*, tous sont postérieurs à la date de succession 60.

(2) Ces spécimens sont reproduits dans *Hierakonpolis*, II, pl. LXVI.

(3) Ces poteries (le vase W. 41 en particulier) permettent, d'après Petrie (*Hierakonpolis*, II, p. 54), d'assigner à la tombe la date de succession 63. C'est presque la date moyenne des dernières poteries naqadiennes (classe L — cf. *Diospolis parva*, p. 11-12).

moins par rapport à celui des tombes de Naqada. Ce n'est pas seulement parce qu'elle représente un élargissement du champ décoratif, tel que l'entendaient les Égyptiens primitifs, et qu'elle marque, par là, un progrès réel sur les vases à figures; c'est aussi parce que les bateaux qui y sont figurés, bien que tout à fait semblables, pour la plupart, quant à leur ligne générale, aux bateaux naqadiens, s'en séparent cependant par un certain nombre de détails, lesquels constituent tous autant de perfectionnements, et des perfectionnements tels qu'ils n'ont pu être réalisés qu'après une assez longue période de temps.

Cette fresque (fig. 8) a été découverte dans une tombe située à l'extrémité sud-est du cimetière préhistorique : elle est peinte sur un mur fait de petites briques crues, et s'enlève sur une mince couche d'ocre jaune pâle formant fond[1]. Elle se compose essentiellement de quatre grandes barques réparties autour de deux plus petites; entre ces six barques, des représentations secondaires montrent des hommes luttant les uns contre les autres, et des animaux en liberté à côté d'autres pris au piège. La scène se passe donc en partie sur la terre et en partie sur l'eau; comme les barques en occupent le milieu, il est logique de supposer que la partie inférieure figure les bords du fleuve, et la partie supérieure le désert; ou bien, alors, il faudrait admettre — comme on l'a d'ailleurs fait quelquefois[1] — que les différents détails du tableau ont été groupés au hasard. La discussion de ces détails sortirait des limites de cette étude : notons seulement que la fresque d'Hiérakonpolis — et c'est l'indice d'un art déjà plus sûr de lui-même — fait une assez large place à la représentation de la figure humaine, laquelle n'apparaissait que tout à fait exceptionnellement[2] sur les poteries décorées de Naqada. On n'y retrouve plus trace, en revanche, des deux variétés d'arbres qui figuraient habituellement sur celles-ci[3], soit que les essais d'acclimatation en vue desquels ces arbres avaient été sans doute amenés en Égypte n'aient pas réussi, soit, plus vraisemblablement, parce que l'esthétique hiéracopolitaine n'est plus tout à fait l'esthétique naqadienne, et que le goût des Égyptiens préhistoriques, s'il ne s'est pas, à proprement parler, affiné entre l'époque de Naqada et celle d'Hiérakonpolis, a quelque peu changé, cependant, et choisit désormais dans la nature, pour le reproduire, tel sujet ou tel détail de préférence à tel autre.

Les bateaux eux-mêmes, en dépit des apparences, ne sont pas traités ici tout à fait comme sur les vases; l'exécution n'est pas seulement moins gauche, elle est surtout beaucoup plus large. La coque, il est vrai, n'a guère changé; c'est

(1) *Hierakonpolis*, II, p. 21. — (2) *Naqada*, pl. LXVII, 14. — (3) Cf. p. 28.

toujours la coque naqadienne en demi-cintre, relevée aux extrémités[1] : n'était que le type franchement semi-circulaire, dont les poteries décorées présentaient quelques exemples[2], paraît ici abandonné définitivement, on pourrait dire qu'au point de vue de la forme générale de leur coque les bateaux d'Hiérakonpolis ne sont que la continuation de ceux de Naqada : ils les continuent suffisamment, en tout cas, pour qu'on doive considérer qu'ils étaient comme ceux-ci, et pour les mêmes raisons, faits d'un assemblage de papyrus ou de joncs solidement attachés les uns aux autres.

Mais là s'arrêtent les analogies immédiates : ou, du moins, si les autres détails qu'on relève dans les barques hiéracopolitaines s'expliquent presque tous par les détails similaires qu'on observe sur les vases peints, la plupart d'entre eux ont subi de telles transformations qu'ils semblent entièrement nouveaux. D'ordinaire, ils correspondent à une amélioration, ou traduisent même un perfectionnement réel : et une grande part de l'intérêt que présente, au point de vue nautique, la fresque d'Hiérakonpolis tient précisément à ce qu'on y voit réalisés pour la première fois un certain nombre de dispositifs qui n'apparaissaient qu'à l'état d'ébauches sur les poteries de Naqada. On y trouve, par exemple, plantée à l'avant des barques, cette «enseigne de proue» qui n'est en réalité qu'une branche, et dont le caractère végétal est en effet marqué ici de façon indiscutable : mais cette branche, dont nous avons vu qu'elle devait, à l'époque précédente, avoir joué le plus souvent un rôle décoratif[3], est surtout là, semble-t-il, pour rappeler qu'elle avait pu aussi, à cette même époque, servir occasionnellement d'abri à la vigie[4]. La hutte grossière qu'elle constituait sans doute en pareil cas s'est changée en un véritable château-gaillard, surmonté d'une plate-forme entourée d'une sorte de balustrade (?)[5]; mais elle n'en continue pas moins à être figurée à côté de l'abri plus confortable par lequel elle a été supplantée, et dont on peut penser, au surplus, qu'elle le rendait plus confortable encore en le garantissant de son ombre[6]. De même, l'ancre naqadienne s'est

(1) L'arrière est coupé suivant une section sensiblement horizontale; l'avant est, soit sectionné à peu près de la même façon, soit renflé comme une tête de massue. Ce sont les formes qu'on observait déjà, mais moins nettement, à Naqada.

(2) *Naqada*, pl. XXXIV, D. 45 (cf. p. 12, note 1).

(3) Cf. p. 16-17.

(4) *Ibid.*

(5) Trois de ces châteaux-gaillards seulement présentent cette balustrade; l'un d'eux était peut-être percé d'une porte par laquelle on accédait à la plate-forme.

(6) La branche ainsi disposée en avant du château-gaillard est ordinairement simple : elle est plantée, en général, suivant une direction moins oblique que dans les bateaux de Naqada.

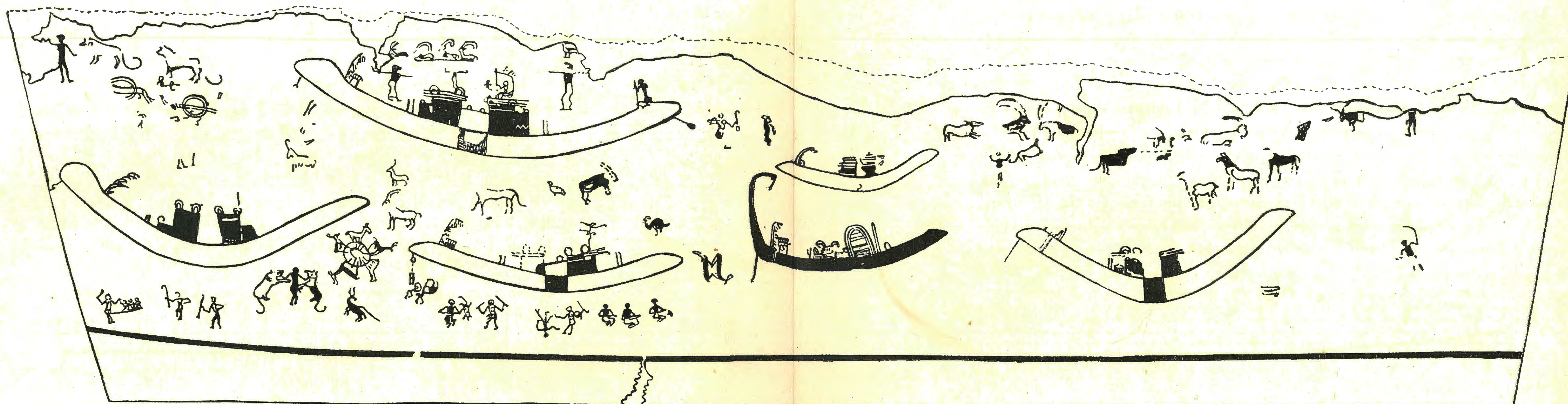


Fig. 8. — La grande fresque d'Hiérakonpolis (*Hiérakonpolis*, II, pl. LXXV).

quelque peu perfectionnée : elle paraît surtout être devenue plus lourde, ce qui s'explique sans doute par les dimensions considérables des bateaux d'Hiérakonpolis, lesquels devaient être, en conséquence, moins faciles à arrêter que ceux de Naqada. Pour lui donner un poids suffisant, on attache donc maintenant à la corde de suspension, indépendamment d'un objet rond qui est presque sûrement une grosse pierre, un autre objet, de forme cylindrique, qui doit être une masse de bois ou de métal[1]. Ou bien, on immobilise le bateau au moyen d'une perche[2], d'une longue rame (?)[3], ou d'un bâton terminé par une sorte de massue[4]; une ancre fourchue à trois dents est le seul type qui rappelle celui de Diospolis parva, et dans lequel on puisse voir une survivance du passé[5].

D'autres différences, plus essentielles, séparent les bateaux hiéracopolitains de ceux de Naqada. La principale est l'absence apparente de tout mode de propulsion. On a voulu dénier aux barques naqadiennes leur caractère de barques parce qu'elles comportaient trop de rames : on pourrait tout aussi bien le dénier à celles d'Hiérakonpolis parce qu'elles n'en comportent pas assez. En réalité, si, après les avoir multipliées outre mesure, les décorateurs égyptiens les ont supprimées totalement, il faut voir seulement dans cette contradiction la preuve que le goût décoratif de ces artistes préhistoriques a varié avec les époques : et nous n'en sommes pas moins fondés à croire que les barques représentées sur la fresque d'Hiérakonpolis étaient mises en mouvement, tout comme celles des vases de Naqada, au moyen d'un très grand nombre de rames, et, peut-être même, sans le secours d'aucune voile. Il semble bien, d'autre part, qu'elles nous offrent le premier exemple connu de gouvernail. Il est vrai qu'à l'arrière de deux bateaux naqadiens on remarquait déjà trois rames — sensiblement plus longues que les autres, et terminées par une pale (?) ronde — lesquelles paraissaient jouer, au point de vue de la manœuvre, le même rôle que les grandes rames-gouvernails des époques postérieures[6]; mais ici, nous avons affaire, semble-t-il, à un gouvernail proprement dit, et c'est une véritable barre qui assure

[1] Registre inférieur, 2e bateau.
[2] Registre inférieur, 4e bateau.
[3] Registre inférieur, 3e bateau.
[4] Registre inférieur, 1er bateau.
[5] Registre supérieur, 1er bateau. Le second bateau de ce même registre n'a pas d'ancre du tout.
[6] *Naqada*, pl. LXVII, 14. — La présence de ces rames-gouvernails vient encore s'ajouter aux raisons qui permettent peut-être d'attribuer au vase sur lequel figurent ces deux bateaux une date relativement récente dans la série des vases naqadiens (cf. p. 22, note 2).

la direction de l'un des bateaux d'Hiérakonpolis[1]. Cette barre, maniée par un homme assis à l'arrière, est assujettie dans une tige verticale terminée par un crochet et faisant office de mâtereau; elle fait tourner autour de ce mâtereau une longue rame rattachée à celui-ci au moyen d'un dispositif vraisemblablement assez simple, mais dessiné de façon trop sommaire pour qu'on puisse en saisir le détail. Il faut noter seulement que cette rame-gouvernail — dont on ne voit que la partie inférieure — passait peut-être, bien qu'elle soit disposée du côté droit du bateau, juste par l'axe de celui-ci[2], et qu'elle était sûrement en bois[3].

Enfin la grande importance prise par les cabines est encore une des caractéristiques des bateaux hiéracopolitains. L'ancienne cabine naqadienne s'est considérablement agrandie ici, et développée : chacune des deux constructions élevées au milieu du bateau[4] est ordinairement flanquée de cette annexe déjà observée sur deux des barques de Naqada, où elle est traitée comme une palissade[5], et qui paraît représenter, en réalité, une construction plus basse, collée à la première et la prolongeant. Cabine et annexes ont gardé la forme carrée qu'elles affectaient dès l'origine[6]; mais la partie supérieure de leurs montants se termine maintenant par des espèces de poignées qui demeureraient tout à fait incompréhensibles si l'on ne se rappelait que les cabines primitives devaient être faites de joncs ou de papyrus[7], c'est-à-dire de plantes très flexibles qu'il était naturel d'enrouler en anneaux autour des extrémités des poteaux d'angle, en vue d'obtenir un effet décoratif heureux; ces mêmes anneaux pouvaient

[1] Registre supérieur, 1er bateau (cf. *Hierakonpolis*, II, pl. LXXV — et, pour les détails, *ibid.*, pl. LXXVII). — Les autres bateaux ne comportent aucun mode de barrage.
[2] Cf. plus bas (3).
[3] C'est pour cette raison, en effet, qu'elle n'est pas représentée verticalement par rapport à la coque. La même observation s'applique aux ancres de tous les bateaux de la fresque d'Hiérakonpolis, exception faite pour le deuxième bateau du registre inférieur. Pour celui-ci, l'ancre, qui est constituée par un poids attaché à une corde, et se ramène, en somme, à un fil à plomb (cf. p. 36, note 1), pend verticalement, comme il fallait s'y attendre, à l'avant du bateau.
[4] Ces constructions sont tantôt — comme ordinairement à Naqada — séparées l'une de l'autre (2e bateau du registre supérieur, 1er et 4e bateaux du registre inférieur), tantôt réunies par un étai transversal surmonté d'un ou de deux ornements (?) semi-circulaires (1er bateau du registre supérieur, 2e bateau du registre inférieur).
[5] *Naqada*, pl. LXVII, 14. Ce sont précisément les deux barques, munies de trois rames-gouvernails, dont le caractère «hiéracopolitain» est, semble-t-il, assez prononcé (cf. p. 21, note 3, p. 22, note 2, et p. 36, note 6).
[6] A l'exception de la cabine édifiée à l'arrière du 3e bateau du registre inférieur (sur ce bateau, qui paraît être d'un type tout à fait différent des autres, cf. p. 39).
[7] Cf. p. 20, note 5.

d'ailleurs, à l'occasion, servir à l'établissement d'un toit fait de branches ou de feuillages[1]. — A la hauteur de l'espace qui sépare les deux cabines l'une de l'autre, on observe que la muraille, le plus souvent, est pour ainsi dire interrompue par une sorte de rectangle, tranchant nettement, quant à sa couleur, sur le reste de la coque, et qui n'est peut-être qu'un souvenir du vide laissé habituellement, par les artistes de Naqada, entre les rames de l'avant et celles de l'arrière[2], mais qui peut figurer aussi la coupée par laquelle on pénétrait dans le bateau, l'ouverture où l'on adaptait une planche destinée à faciliter l'embarquement[3]. — Enfin deux poteaux à tête arrondie, qui rappellent tout à fait les doubles mâtereaux de gouvernail des époques historiques, sont quelquefois dressés en avant et en arrière des cabines[4].

Peut-on, grâce à ces divers éléments, essayer de dégager la signification de la fresque d'Hiérakonpolis? Et celle-ci, d'ailleurs, en comporte-t-elle une en effet? Quand on se pose ces mêmes questions à propos des bateaux naqadiens, la réponse est relativement facile : en dépit des interprétations variées que l'on a voulu parfois en donner, ces bateaux semblent bien n'avoir, en réalité, que la valeur de motifs décoratifs; et si ces motifs ont été employés, pendant la période néolithique, avec une prédilection particulière, c'est seulement parce que les modèles dont ils s'inspiraient étaient de ceux que les artistes primitifs avaient le plus habituellement sous les yeux, et parce que le bateau, dès les plus anciennes époques, a joué un rôle prépondérant dans la vie des habitants de la vallée du Nil[5]. Considérée dans son ensemble, la fresque d'Hiérakonpolis

[1] C'est ainsi du moins, semble-t-il, qu'il faut interpréter les lignes passant par les anneaux des deux cabines, dans le premier bateau du registre supérieur, et aussi, peut-être, par analogie, celles qui traversent le haut de la cabine — bien qu'elles ne passent pas par les anneaux — dans le 2e bateau du registre inférieur.

[2] Sur la signification qu'il faut donner à ce détail dans les bateaux naqadiens, cf. Boreux, *op. cit.*, p. 8. L'espace vide laissé entre les rames s'explique, soit par une esthétique qui différait suivant les artistes, soit même par des raisons purement techniques.

[3] Boreux, *op. cit.*, p. 13, note 3. Trois seulement des barques d'Hiérakonpolis présentent ce rectangle colorié.

[4] Premier bateau du registre supérieur, et 2e bateau du registre inférieur. — Le 1er bateau du registre inférieur ne présente que le double mâtereau d'avant; deux autres ne comportent aucun de ces groupes de poteaux. Il est bien difficile d'admettre que ces poteaux, tout au moins ceux d'avant, aient jamais pu servir en effet de mâtereaux de gouvernail.

[5] Pour le développement de ces idées, cf. Boreux, *op. cit.* L'article est consacré à démontrer que «le vase est, après le rocher, l'album naturel où l'homme s'essaie à reproduire la nature qui l'entoure», et que les représentations qui décorent les vases naqadiens, en particulier, sont tout à fait comparables, pour le fond comme pour la forme, aux «graffiti» et aux dessins rupestres. Mais

paraît, au premier abord, se prêter assez bien, elle aussi, à une semblable interprétation. On pourrait admettre, en effet, qu'elle nous rend, dans ses lignes les plus générales, le décor journalier de l'existence égyptienne vers la fin de la période préhistorique, et qu'elle évoque devant nous les deux cadres entre lesquels se déroulait cette existence, d'un côté le fleuve, avec les bateaux qui le sillonnent[1], de l'autre, le désert, où l'homme soutient une lutte de tous les instants contre les animaux qui l'entourent. Ainsi l'art hiéracopolitain ne serait pas seulement apparenté de façon étroite à l'art naqadien, il ne ferait, au fond, qu'en continuer les traditions ornementales.

De fait, il représente quelque chose de plus, ne serait-ce que parce qu'il s'efforce visiblement de diversifier ses modèles. A Naqada, lorsqu'un vase, comme c'est le cas le plus ordinaire, est décoré de plusieurs bateaux, ceux-ci affectent toujours exactement le même type, et sont traités comme des poncifs : ici, au contraire, l'artiste a certainement cherché à reproduire au moins deux types très différents. Sur les six barques que comprend la partie aujourd'hui conservée de la fresque d'Hiérakonpolis, cinq, nous venons de le voir, ne sont que les barques naqadiennes de l'époque précédente; mais la sixième diffère essentiellement des autres, aussi bien par la couleur gris-bleu dont elle est peinte[2] que par la forme de sa cabine et l'aspect général de sa coque. A ce dernier point de vue surtout, le contraste est absolu avec les barques de Naqada; tandis que, dans ces dernières, la coque n'était en contact avec l'eau que sur une assez faible surface, elle l'est ici sur presque toute sa longueur; en outre, l'avant et l'arrière, au lieu de se relever obliquement, suivant une ligne plus ou moins fuyante, sont, celui-ci à peine surélevé, celui-là dressé verticalement, de façon à former avec la muraille un angle à peu près droit. Encore une fois, les différences sont profondes : elles le sont même à ce point qu'on est tout naturellement conduit à se demander si elles ne correspondent pas à des différences ethniques, et si la barque isolée de la fresque d'Hiérakonpolis ne représenterait pas le flotteur particulier d'une race autre que la race naqadienne.

les conclusions de cet article, qui attribuent les vases de Naqada aux conquérants horiens, nous paraissent aujourd'hui erronées.

[1] En réalité, les bateaux sont seuls figurés, ici comme à Naqada; mais c'est l'une des lois de l'art primitif d'exprimer ainsi le tout par la représentation d'un des éléments dont celui-ci se compose.

[2] Cette couleur, à l'époque classique, exprime habituellement le métal, mais on ne saurait tirer aucune conséquence de l'emploi qui en est fait ici, car elle paraît répartie, dans toute cette scène, d'une façon assez arbitraire (à la fois sur certains animaux ou sur une partie seulement de leur corps, sur le torse de quelques-uns des personnages, etc.).

On admet assez communément aujourd'hui que les tribus installées sur les bords du Nil aux époques préhistoriques n'ont pas suffi à produire, par leur seule évolution, la nation égyptienne, mais que celle-ci est née du mélange de ces tribus avec une race venue d'Asie, laquelle a triomphé de la race naqadienne grâce à la connaissance qu'elle possédait de l'emploi des armes de métal [1]. S'il en est ainsi [2], il est bien tentant d'attribuer à cette race — que nous appellerons «horienne» parce que son *totem* était le faucon d'Horus [3] — ce type de barque à coque presque horizontale et à étrave droite dont la fresque d'Hiérakonpolis nous offre le premier exemple jusqu'ici connu. D'autant plus que le soin manifestement pris ici par l'artiste, non seulement de varier ses modèles, mais aussi, quoi qu'on en ait dit [4], de les répartir suivant une certaine symétrie permet, à ce qu'il semble, sinon de traduire cette fresque dans tous ses détails, au moins d'en conjecturer la signification générale : or, les interprétations dont elle paraît susceptible s'accordent toutes très bien avec l'hypothèse suivant laquelle deux races différentes seraient représentées à Hiérakonpolis par deux types

[1] On ne saurait dire que la race naqadienne ait ignoré tout à fait le métal, puisque le cuivre fait sa première apparition en Égypte aux environs de la S D 30 (cf. Petrie, *The metals in Egypt*, dans *Ancient Egypt*, 1915, p. 12); il devait, toutefois, être encore, à cette époque, d'un emploi tout à fait exceptionnel (Idem, *ibid.*). Le fer, en tout cas, ne paraît pas avoir été connu des Égyptiens avant les S D 60-63 (*ibid.*, p. 19); il est à noter que cette dernière époque est précisément celle de la fresque d'Hiérakonpolis (cf. p. 31, note 3) et du couteau de Gebel el-ʿArak (cf. p. 42, note 3). Sur cette question, cf. aussi la note 3.

[2] Au sujet de «l'hypothèse asiatique», et des difficultés qu'elle soulève, cf. Moret, *Des Clans aux Empires*, p. 179 et suiv.

[3] Le souvenir des conquêtes successives effectuées par cette race s'est conservé dans le récit fabuleux des [hiéroglyphes] d'Horus. Il semble seulement que ce récit confonde des légendes relatives à deux Horus différents (cf. Jéquier, *Histoire de la civilisation égyptienne*, p. 42), et c'est cette confusion qui explique comment Maspero (*Les Forgerons d'Horus*, dans *Études de Mythol. et d'Archéol. égyptiennes*, II, p. 313 et suiv.) a pu en tirer argument en faveur de l'origine africaine des envahisseurs horiens. Le même savant, d'autre part, croyait que les *mśn-w* compagnons d'Horus étaient des *forgerons* (*loc. laud.*). Sethe (*A. Z.*, LIV, p. 50-54) a démontré que c'étaient, en réalité, des *harponneurs;* mais, si l'on songe qu'il a établi en même temps que le mot s'applique aussi aux *sculpteurs* (*loc. laud.*), on voit mal pourquoi il en déduit que cette identification nouvelle ruine la théorie suivant laquelle les Horiens auraient connu et, sans doute même, introduit les premiers en Égypte l'usage des outils de métal. On voit plus mal encore, en tout cas, pourquoi, ainsi que l'auteur semble le croire, elle contredirait la thèse d'une invasion «horienne», c'est-à-dire exécutée par une tribu venue de l'Orient et ayant le faucon pour totem. Tout récemment, un intéressant article de Kuentz (*Autour d'une conception égyptienne méconnue : l'*Akhit *ou soi-disant horizon* — dans *B. I. F. A. O.*, XVII, p. 121 et suiv.) est venu, au contraire, renforcer cette théorie par des arguments très solides, et montrer que Horus, à l'origine, était bien le dieu des régions situées à l'est de l'Égypte (cf. aussi C. Autran, *Tarkondemos*, note 2 de la page 17).

[4] Cf. p. 32, note 1.

distincts de bateaux. Qu'on soutienne, par exemple, que la scène retrace l'arrivée par eau dans la région d'El-Kab et l'entrée triomphale du personnage, certainement très important, auquel appartenait la tombe d'Hiérakonpolis [1], — ou bien qu'on voie ici une représentation des funérailles(?) de ce même personnage, et qu'on assimile la flottille d'Hiérakonpolis à ces flottilles des tombes de la XIIe dynastie qui convoient, abritée sous un *śḥ*, la momie princière d'un Thout-hotep ou d'un Amenemhat [2], — ou bien, enfin, qu'on explique cette procession de barques comme une procession en effet, transportant solennellement, à l'occasion d'une fête déterminée, les fétiches de telles et telles tribus [3], l'opposition, dans tous les cas, est si fortement marquée entre l'ensemble des barques représentées et l'une d'entre elles, que celle-ci, rien que par la façon dont elle se détache au milieu de celles-là, donne l'impression que le dieu ou le chef qui la montait non seulement ne devait pas être de la même race que ceux des autres barques, mais encore les avait sans doute soumis à sa domination.

Ainsi, la fresque d'Hiérakonpolis figure peut-être l'un des épisodes les plus anciens de la lutte menée par les envahisseurs horiens, à partir de la fin de la période néolithique, contre les populations «naqadiennes» [4] installées

[1] Les barques naqadiennes, dans cette hypothèse, seraient les barques des tribus par lui vaincues, dont le cortège soumis escorterait sa propre barque.

[2] Sur ces flottilles, cf. Newberry, *El Bersheh*, I, p. 29-30. — Ce serait alors la dernière des six barques qui serait la barque funéraire; la cabine annexe en forme de tente constituerait l'exemple le plus ancien d'un *śḥ*, et il faudrait voir un sarcophage (?) dans l'objet de forme assez vague qu'elle abrite.

[3] Le caractère religieux de la plupart des barques naqadiennes de la fresque d'Hiérakonpolis semble résulter du type de leurs cabines, dont les constructions principales sont flanquées chacune d'une construction accessoire (cf. p. 21 et 37); au reste, la première barque du registre supérieur et la deuxième du registre inférieur montrent, l'une le fétiche (?) installé sur le toit de la cabine d'arrière (c'est-à-dire, sans doute, à l'intérieur de celle-ci; — sur ce procédé, dont l'art égyptien a fait par la suite un usage si habituel, cf. Borchardt, *A. Z.*, XXXI, p. 1 et suiv.), — l'autre, l'insigne de la tribu (?) dressé sur cette même cabine (cet insigne est composé de deux harpons placés l'un au-dessus de l'autre (?); peut-être la tribu à laquelle il se rapporte est-elle la même qui, à l'époque historique, a donné naissance aux VIIe et VIIIe nomes de la Basse-Égypte).

Dans la barque présumée horienne, la cabine d'arrière est remplacée par un édifice à sommet arrondi, dont les colorations bariolées donnent à penser qu'il devait être recouvert de peaux de bêtes. La comparaison de cet édifice avec celui qui se dresse à l'avant de quelques-unes des barques décorant le manche du couteau de Gebel el-ʿArak permet peut-être d'y voir le type particulier du naos horien (cf. p. 45).

[4] Nous désignerons désormais, sous cette appellation générale, tous les Égyptiens *non-horiens*, c'est-à-dire à la fois les éléments africains indigènes (sur ces éléments, cf. p. 26) et les premiers éléments asiatiques qui sont venus s'ajouter à ceux-ci à l'époque dont les vases naqadiens à figures constituent pour nous le témoignage le plus important.

antérieurement en Égypte. Une telle hypothèse, en tout cas, paraît singulièrement fortifiée par la découverte faite à Gebel el-ʿArak, aux environs de 1914, d'un couteau de silex à manche d'ivoire, acheté depuis lors par le Musée du Louvre, et qui constitue, à coup sûr, l'un des monuments les plus intéressants de la préhistoire égyptienne (fig. 9)[1]. D'une part, en effet, ce couteau, à en juger d'après sa lame — et, par ailleurs, le style encore très archaïque des scènes dont est décoré le manche ne peut que confirmer cette manière de voir[2] — semble devoir être rapporté à la date de succession 60[3], c'est-à-dire à une époque assez voisine de la fresque d'Hiérakonpolis[4]; d'autre part, les deux types différents de flotteurs qu'on relevait dans cette dernière se retrouvent, plus nettement distingués encore, dans la scène nautique figurée ici[5] : enfin, et surtout, la composition de cette scène ne permet pas de douter à la fois que les bateaux de type naqadien soutiennent contre les autres une bataille en règle, et qu'ils ont le dessous dans cette lutte. Aux deux registres de barques — les barques naqadiennes, au nombre de trois, occupent le registre inférieur, et les autres, au nombre de deux, le registre du dessus — correspondent en effet deux registres de combattants, dont les uns portent la chevelure tressée des Libyens, tandis que les autres ont la tête plus ou moins complètement rasée. C'est aux premiers qu'appartiennent les bateaux naqadiens[6], et il est visible, encore une fois, qu'ils sont ici vaincus par les guerriers à tête rase[7] : peut-être même le couteau de Gebel el-ʿArak est-il précisément l'arme votive consacrée par l'un de ceux-ci pour commémorer sa victoire[8].

(1) Il a été étudié par Bénédite, *Le couteau de Gebel el ʿArak* (*Monuments et Mémoires Piot*, XXII, p. 1-34) — cf. aussi Petrie, *Ancient Egypt*, 1917, p. 26 et suiv., et King, dans *J. E. A.*, IV, p. 64.

(2) Sur les diverses particularités de ce style (absence de séparation en registres, non-représentation de l'eau, nudité des personnages, caractéristiques des animaux, etc.), cf. Bénédite, *op. cit.*, p. 29-31.

(3) Bénédite, *ibid.*, p. 17, note 4.

(4) Celle-ci paraît correspondre à la date de succession 63 (cf. p. 31, note 3).

(5) Bénédite, *op. cit.*, p. 9-12. — On peut noter ici que le manche d'un poignard en silex trouvé à Gebelein porte gravé, sur l'une des feuilles de son revêtement, un bateau de type naqadien (cf. Quibell, *Flint dagger from Gebelein*, dans *A. S. A.*, II, p. 131 et pl. I, nos 3-5).

(6) Nous avons vu que les Libyens devaient former l'un des éléments de la population qu'on peut appeler «naqadienne» (cf. p. 26 et 41, note 4).

(7) «Une tribu, représentée par les guerriers au crâne rasé, en guerre avec une autre tribu portant la tresse à la manière libyque, rencontre sa flottille sur le Nil (les bateaux du registre inférieur), et après un combat sur eau..... envahit son territoire et attaque de haute lutte ses défenseurs.» (Bénédite, *op. cit.*, p. 32.)

(8) Bénédite, *op. cit.*, p. 16.



Fig. 9. — Manche du couteau de Gebel el-ʿArak (G. Bénédite, *Monuments et Mémoires Piot*, XXII, p. 9, fig. 9).

Les barques naqadiennes (fig. 10), avec leur coque en demi-cintre, et leur cabine d'arrière sur laquelle est dressé le naos du fétiche divin, présentent assez exactement le même type que celles de la fresque d'Hiérakonpolis : le branchage de proue est seulement remplacé par une tête d'animal, destinée à protéger l'embarcation[1], et la cabine d'avant est masquée (?) par deux poteaux (?) très hauts, lesquels semblent bien, d'ailleurs, n'être qu'une déformation des poteaux qu'on observe assez souvent, dans les barques de ce type, en avant et en arrière des cabines[2]. De leur côté, les barques du registre supérieur (fig. 11) ont la coque horizontale, comme la barque isolée d'Hiérakonpolis; non seulement l'avant, comme dans celle-ci, mais aussi l'arrière s'en relève verticalement[3] : en outre, un mâtereau de gouvernail à corne, et un poteau fourchu dans lequel on a proposé de reconnaître un mât à calcet[4] — ce serait alors l'exemple le plus anciennement connu d'un mât égyptien — représentent peut-être les parties essentielles d'un gréement déjà complet. Du point de vue qui nous occupe spécialement ici, les détails les plus importants qu'on relève dans ces deux barques sont sans doute la «cabine cintrée, flanquée d'un mât d'enseigne[5]» qui se dresse tout près de l'étrave, et aussi le singulier dispositif qui a été interprété comme une triple

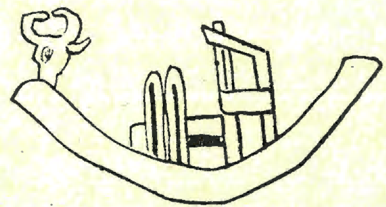


Fig. 10. — Les deux sortes de barques représentées sur le couteau de Gebel el-ʿArak : *a*) Barque de type naqadien (G. Bénédite, *op. cit.*, fig. 14).

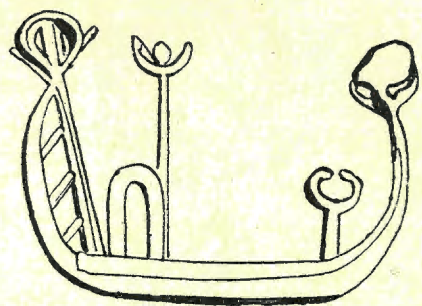


Fig. 11. — Les deux sortes de barques représentées sur le couteau de Gebel el-ʿArak : *b*) Barque de type non naqadien (G. Bénédite, *op. cit.*, fig. 10).

(1) Bénédite, *Le couteau de Gebel el ʿArak*, p. 12. — Sur ces ornements de proue, cf. plus bas (4).

(2) Cf. p. 38. — Il ne paraît pas que ces poteaux aient pu jouer le rôle de mâtereaux de gouvernail (*ibid.*, note 4).

(3) «La corne d'arrière..... est surmontée d'un objet bizarre rappelant le vieil emblème totémique . On ne saurait négliger la façon dont il est ajusté sur son support, c'est-à-dire l'interposition d'un croissant qui joue peut-être là le même rôle que dans les enseignes des tribus en guerre.» (Bénédite, *op. cit.*, p. 10.)

(4) Idem, p. 9-10. — L'auteur, qui suppose que la barrette traversant diamétralement ce calcet faisait office de poulie, ne présente lui-même cette identification que sous toutes réserves. De fait, la poulie paraît avoir été toujours inconnue à l'Égypte (cf. plus bas (5)) et le calcet n'y apparaît pas avant la XIIe dynastie (*ibid.*, (6)).

(5) Bénédite, *op. cit.*, p. 10.

ligature attachant le mât démonté à la corne d'avant[1]. Il semble que l'on pourrait tout aussi bien voir dans ce dispositif la première ébauche de cette grande pièce d'étoffe (?) qui pend, à l'époque thinite, par exemple, en avant de certaines barques sûrement horiennes[2]; quant à la cabine, le rapprochement s'impose avec celle de la barque isolée d'Hiérakonpolis : l'édifice, dans l'un et l'autre cas, paraît bien figurer un naos à toit cintré, qui s'oppose au naos à toit plat des barques naqadiennes, et qui a grandes chances, dès lors, de caractériser une race différente de celle à laquelle il convient de rapporter ces dernières barques.

Au surplus, la forme même des deux embarcations du registre supérieur rappelle si complètement, comme nous le verrons par la suite[3], celle des barques de la Mésopotamie[4], c'est-à-dire du pays d'où une tradition très solidement fondée fait venir les envahisseurs horiens, que ce sont bien décidément ceux-ci, croyons-nous, qui sont figurés sous les traits de ces guerriers à tête rase évoquant de façon si frappante ceux des stèles de Suse et de Tello[5], comme aussi ce sont bien leurs bateaux qui doivent apparaître ici pour la première fois. On a dit que le couteau de Gebel el-ʿArak nous rendait «le premier chapitre de l'histoire de l'Égypte, rempli par les conflits de mauvais voisinage et les guerres de razzias de tribus à tribus, de petits royaumes à petits royaumes[6]»; il nous rend davantage encore, très probablement : grâce à lui — et à la fresque d'Hiérakonpolis — ce n'est pas seulement un peu de l'histoire intérieure du pays qui s'évoque devant nous, c'est aussi celle de ses premières luttes avec les envahisseurs étrangers passés d'Asie en Égypte à la fin de la période néolithique.

On objectera que ces envahisseurs, qui ont dû, à partir de ce moment, s'introduire de plus en plus dans la vallée du Nil par infiltrations successives[7], représentent l'élément ethnique le plus important de tous ceux qui ont contribué à former la nation égyptienne; comme ils représentent, en tout cas, la race qui a imposé à la longue sa domination aux autres, on s'attendrait qu'elle leur eût imposé en même temps son type particulier de flotteur : or, c'est le phénomène contraire qui s'est produit, puisque c'est la barque à coque et cabine

(1) Bénédite, *Le couteau de Gebel el ʿArak*, p. 10.

(2) *Royal Tombs*, II, pl. X. Sur cette étoffe (?), cf. p. 92 et 141 et suiv.

(3) Cf. p. 80 et suiv.

(4) Elles «semblent n'avoir jamais navigué que sur le Tigre et sur l'Euphrate» (Bénédite, *op. cit.*, p. 32).

(5) Idem, *ibid.*

(6) Idem, p. 31.

(7) Idem, p. 34 (cf. p. 47, note 1).

naqadiennes[1] qui est devenue très vite, avec quelques modifications[2], la barque égyptienne par excellence. — En réalité, il serait préférable de dire qu'elle l'est restée, et l'anomalie n'est ici qu'apparente. Nous avons vu que le type dit «naqadien» de l'embarcation n'est sans doute que le type indigène, lequel s'adaptait si parfaitement aux conditions de la navigation en Égypte que les conquérants naqadiens ont été vraisemblablement amenés presque tout de suite à se l'approprier[3] : il n'est donc pas surprenant que leurs vainqueurs horiens en aient agi de même à leur tour, et pour les mêmes raisons. Ils n'ont d'ailleurs pas abandonné du premier coup, cette fois, leur type de barque propre : mais celui-ci paraît avoir engagé contre le type naqadien une lutte dont sinon le succès, au moins les étapes correspondent aux étapes de la lutte engagée par les Horiens eux-mêmes contre leurs adversaires. Et, ici, une autre objection se présente. Si imparfaitement renseignés que nous soyons sur l'histoire de l'Égypte prédynastique et protodynastique[4], il est suffisamment établi que les Horiens — sans doute après avoir commencé par vaincre les tribus immédiatement voisines de la région par laquelle ils avaient pénétré dans la vallée du Nil — ont réussi à fonder dans le sud du pays un royaume puissant, lequel s'est bientôt trouvé aux prises avec un autre royaume, fondé, probablement vers la même époque, dans les environs du Delta. A partir de ce moment, l'histoire égyptienne se résume dans la lutte du Sud contre le Nord, lutte dont les péripéties nous échappent complètement, mais dont nous savons qu'elle s'est terminée par la victoire du Sud, et par la réunion des deux royaumes sous l'autorité des rois thinites; c'est cette lutte que les textes symbolisent par la rivalité légendaire d'Horus et de Seth, laquelle n'est qu'un souvenir des très réels combats soutenus par les Horiens contre ceux qu'on a appelés les Séthiens. Mais alors il peut paraître étrange que ceux-ci et ceux-là aient usé d'embarcations de types différents, puisque les

[1] Pour la coque, la démonstration n'a pas besoin d'être faite : mais la cabine naqadienne, elle aussi, telle qu'on l'observe dans la dernière barque de la fresque d'Hiérakonpolis, par exemple, se retrouve, à peine transformée, dans les barques d'époque postérieure. Les deux constructions primitivement jumelées ont été seulement réunies par un toit commun à l'une et à l'autre, et l'ensemble a été prolongé jusqu'à l'extrémité de l'arrière. — Au contraire, le type horien du flotteur paraît ne s'être conservé — et seulement jusque sous l'Ancien Empire — que dans certaines barques divines ou royales (cf. p. 100 et suiv. et p. 143-144).

[2] Cf. p. 53.

[3] Cf. p. 28-29.

[4] Nous appelons *période prédynastique* la période intermédiaire entre l'époque préhistorique et celle à laquelle ont dû se constituer les deux royaumes du Sud et du Nord. Cette dernière marque le début de la *période protodynastique*, laquelle comprend, à son tour, l'ensemble des dynasties préménites.

Séthiens appartenaient sûrement, pour une part, à la même race que les Horiens; ce devaient être tout au moins des Asiatiques, eux aussi, arrivés seulement par l'isthme de Suez, au lieu d'être arrivés par mer, comme les Horiens, et qui s'étaient, en conséquence, établis dans le Nord, tandis que ces derniers s'établissaient dans le Sud. Comment se fait-il qu'ils semblent cependant, en ce qui concerne la forme présumée de leurs barques, pouvoir être assimilés aux Naqadiens?

Il y a plus d'une explication à cette singularité. Tout d'abord, le fait que cette race ainsi entrée par immigration dans le nord de l'Égypte y est sans doute entrée par l'isthme de Suez paraît indiquer qu'elle venait d'une autre partie de l'Asie que les Horiens, peut-être d'une région méditerranéenne dont le type de flotteur se rapprochait du flotteur naqadien. Ou bien, s'il faut inférer, de son arrivée par la voie de terre, que ce n'était pas une race de marins, on comprend qu'elle se soit facilement ralliée à un modèle d'embarcation auquel elle-même n'avait pas de modèle particulièrement caractéristique à opposer. Il se pourrait, enfin, qu'elle s'y fût ralliée d'autant plus facilement qu'elle ne constituait qu'une minorité au milieu de la population installée dans le Delta à l'époque protodynastique. On désigne habituellement cette population par le terme général et commode de Séthiens; mais il est à présumer qu'elle comportait, en réalité, une proportion considérable d'autres éléments, des éléments naqadiens surtout, établis bien antérieurement dans le pays : ces éléments ont pu d'autant mieux imposer leur civilisation aux Asiatiques entrés en Égypte par l'isthme, que ceux-ci n'y sont très vraisemblablement pas entrés en masse, ni tout d'un coup[1], et que cette civilisation, par ailleurs, était, selon toute vraisemblance, parvenue de bonne heure à un degré relativement assez haut de développement[2]. Peut-être sont-ce ces raisons qui font que les tribus horiennes de l'Égypte du Sud, bien qu'ayant vaincu, en fin de compte, les tribus naqado-séthiennes de l'Égypte du Nord, ont subi si fortement, après leur victoire, l'empreinte de celles-ci : mais elles avaient dû adopter déjà auparavant leur modèle de barques, à la suite d'une lutte qui avait sans doute été fort longue, et dont il semble que le souvenir, ainsi que nous le verrons bientôt, nous ait été conservé par un certain nombre de documents datant des premières dynasties historiques. Quelques autres documents — d'époque protohistorique, ceux-là —

[1] «Les éléments ethniques passés d'Asie dans la basse vallée du Nil par la route du Sud (détroit de Bab-el-Mandeb) et surtout par celle du Nord (isthme de Suez) ne s'y sont introduits que par infiltration intermittente, formant ainsi des couches lentement superposées et s'africanisant progressivement.» (G. Bénédite, *Le couteau de Gebel el ʿArak*, p. 34.)

[2] Cf. p. 29.

recueillis à Hiérakonpolis, et qu'il nous faut étudier d'abord[1], fixent peut-être précisément un des moments de cette lutte, et prouvent, en tout cas, que les deux types naqadien et horien d'embarcation coexistaient encore dans l'Égypte du Sud, tout en s'y étant déjà mêlés, à la veille de la réunion des deux royaumes.

B. — LES BATEAUX HIÉRACOPOLITAINS PRÉMÉNITES.

En même temps qu'un cimetière prédynastique, les fouilles d'Hiérakonpolis ont mis au jour les restes d'un temple qui peut être considéré comme le plus ancien temple découvert jusqu'ici en Égypte, puisque c'est celui dans lequel se sont sans doute fait couronner les souverains qui régnaient sur le royaume du Sud juste avant la conquête de Ménès[2]. Ce temple a subi, au cours des siècles, un si grand nombre de remaniements qu'on ne peut guère se laisser guider que par des considérations géologiques pour déterminer l'âge des différentes parties dont il se compose : Green est arrivé, de cette façon, à dater le grand dépôt découvert sous les murs d'un groupe de chambres situées dans la partie nord-est, et à le faire remonter à la période immédiatement antérieure à la Ire dynastie[3]. La conclusion s'accorde très bien, d'ailleurs, avec la présence, parmi les objets qui constituent ce dépôt, de la grande palette de Narmer[4]; il y a là une série de documents de même caractère, et qui portent la marque d'une civilisation qu'on pourrait appeler mixte, parce qu'elle semble encore participer à la fois — tout comme celle dont témoignaient déjà la grande fresque d'Hiérakonpolis et le couteau de Gebel el-ʿArak — de la civilisation naqadienne et de celle des conquérants horiens. C'est ainsi qu'en ce qui concerne particulièrement les barques, les représentations et modèles recueillis continuent à pouvoir être rapportés à deux types bien distincts.

Le premier est le type naqadien des bateaux de la grande fresque, et qui n'a

[1] Ils sont contemporains des derniers rois préménites : comme la fresque à décor de bateaux paraît dater du début de la période prédynastique, on voit que la nécropole hiéracopolitaine nous fait jusqu'ici passer, sans transition, de cette période à la fin de la période protodynastique.

[2] *Hierakonpolis*, I, p. 5.

[3] Les murs des chambres descendent jusqu'à une profondeur de 3 mètres, et la palette de Narmer, ainsi que les autres objets du grand dépôt, ont été trouvés à 3 m. 50, dans la troisième des couches géologiques, celle qui est constituée par du charbon ou de la terre brûlée, et que Green appelle, pour cette raison, «the charcoal discoloured stratum»; or, cette couche est située entre la couche préhistorique et celle qui paraît devoir être datée de la IIIe dynastie (*Hierakonpolis*, II, p. 1-3 et p. 12-13).

[4] Sur l'identification possible de Narmer avec Ménès, cf. Bénédite, *Le couteau de Gebel el ʿArak*, p. 19, note 3.

subi, au moins dans sa ligne générale, aucune modification sensible. Nous avons toujours affaire à l'embarcation en demi-cintre, caractérisée par la surélévation excessive des extrémités; ce type est représenté, dans le grand dépôt, par un petit bas-relief fragmentaire en ivoire[1], sur lequel sont figurés deux bateaux — dont un à peu près entier — accompagnés d'un troisième, dont il ne reste

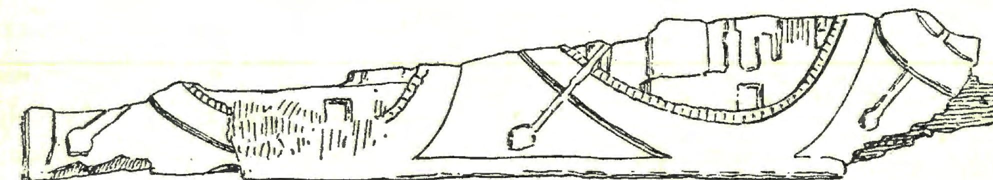


Fig. 12. — Bas-relief fragmentaire, en ivoire, à représentation de bateaux (*Hierakonpolis*, I, pl. V).

plus que l'extrémité de l'arrière (fig. 12). Les parties conservées de ces embarcations permettent de relever un certain nombre de progrès accomplis dans l'art de la navigation entre le début de la période prédynastique et la fin de la période protodynastique. D'abord, la rame-gouvernail, qui n'apparaissait qu'exceptionnellement aux époques antérieures, semble être devenue maintenant un des accessoires indispensables du bateau, puisque les trois modèles étudiés ici en sont pourvus[2]. D'autre part, la muraille, toujours assez basse, se termine à sa partie supérieure par une série d'incisions parallèles, qu'il faut sans doute interpréter comme un bordage à claire-voie, assez analogue à ceux qu'on relève sur certaines représentations de bateaux de l'Ancien Empire[3], et n'en différant que parce qu'il court sur toute la longueur, au lieu d'être ménagé seulement à l'avant, comme c'est le cas le plus ordinaire aux époques postérieures[4]. Enfin, la cabine surtout s'est développée considérablement, et paraît être allée jusqu'au bout d'une évolution dont la grande fresque d'Hiérakonpolis marquait déjà le commencement. Les deux édicules naqadiens, assez grêles et développés surtout en hauteur, ont fait place à une construction unique, trop gauchement taillée encore dans l'ivoire du bas-relief pour qu'on puisse la détailler dans sa complexité, mais solide et même un peu massive d'apparence, et dont on devine

[1] *Hierakonpolis*, I, pl. V.

[2] Cette rame-gouvernail, assez longue, est terminée par une pale trapue, dont la forme affecte celle d'un large fer de lance. Elle est figurée à droite dans un des bateaux, et à gauche dans un autre (dans le troisième, sa position est impossible à déterminer). Elle vient aboutir (au moins dans le bateau du milieu, le seul pour lequel on puisse vérifier ce détail) le long d'un mâtereau (?) en forme de borne (?), auquel elle était sans doute attachée par un dispositif qu'on ne distingue pas.

[3] Cf., par exemple, L., *D.*, II, 76 *e* (? — cf. plus bas (7)).

[4] L., *D.*, II, 62; 104 *b*.

qu'elle devait renfermer plusieurs pièces, destinées sans doute à des usages distincts [1].

Ces différences, on le voit, ne constituent pas des modifications essentielles, et les quelques détails apparemment nouveaux qu'on relève ainsi sur le bas-relief d'Hiérakonpolis ne font, en somme, que répéter, en les développant, un certain nombre de ceux que présentaient déjà les bateaux décorant les poteries naqadiennes à figures; mais, à côté de ces barques de type naqadien [2], le grand dépôt d'Hiérakonpolis en a livré d'autres, d'un modèle tout à fait différent, et qui sont très comparables, par cette raison même, à la barque isolée de la grande fresque. Ici encore, ce qui caractérise ces embarcations et les distingue absolument des précédentes, c'est que la coque en est en contact avec la surface de l'eau soit complètement, soit sur la plus grande partie de sa longueur. Tel est peut-être le cas d'un bateau fragmentaire en ivoire dont la reproduction [3] n'est malheureusement pas assez nette pour qu'on puisse affirmer avec une entière précision à quel genre il appartenait (fig. 12 *bis*). Quibell [4] l'assimile aux trois barques du bas-relief étudié plus haut; il semble qu'il s'en distingue, cependant, par son fond presque plat [5] et par la forme de sa cabine [6] : en revanche, les stries régulières qu'on remarque à la partie supérieure de la coque, si elles ne sont pas de simples fendillements de l'ivoire, pourraient très bien, dans cet exemple



Fig. 12 *bis*. — Bateau fragmentaire, en ivoire (*Hierakonpolis*, I, pl. V).

(1) La présence de deux ouvertures percées l'une au-dessus de l'autre (à supposer qu'il ne faille pas y voir une façon conventionnelle de figurer la perspective) pourrait même indiquer une construction à deux étages. Il serait quelque peu hasardé, toutefois, de vouloir décrire avec trop de précision une représentation encore assez maladroite : Quibell (*Hierakonpolis*, II, p. 36) interprète l'ensemble de l'édifice comme «deux cabines réunies par un pont, semblables à celles des peintures des poteries naqadiennes».

(2) Il faut ranger encore dans cette catégorie deux modèles en terre cuite, réduits l'un et l'autre à un seul fragment — lequel figure sans doute l'avant — et reproduits dans *Hierakonpolis*, II, pl. LXIII, 3 et 12; ces modèles n'ayant d'ailleurs pas été trouvés dans la même couche géologique que les objets du grand dépôt, mais dans la couche préhistorique («archaic stratum»), il n'est pas surprenant qu'ils affectent visiblement tous les deux le type des barques naqadiennes.

(3) *Hierakonpolis*, I, pl. V.

(4) *Ibid.*, I, p. 6.

(5) Malgré l'état fragmentaire de ce modèle, il est facile de voir que les extrémités ne s'en relevaient pas aussi exagérément que dans les trois bateaux reproduits juste en dessous de lui.

(6) Cette cabine n'est d'ailleurs pas distincte dans la reproduction; c'est Quibell (*Hierakonpolis*, II, p. 36) qui la décrit comme telle.

encore, figurer un bordage. D'autre part, ce bateau présente une particularité intéressante : le défunt (?), enveloppé dans un grand manteau, est assis à l'intérieur de la cabine [1]. C'est le premier exemple, croyons-nous, d'une représentation qui deviendra fréquente par la suite : jusqu'alors, en tout cas, lorsque les bateaux comportaient des personnages, ceux-ci, à ce qu'il semble, représentaient toujours des hommes de l'équipage [2].

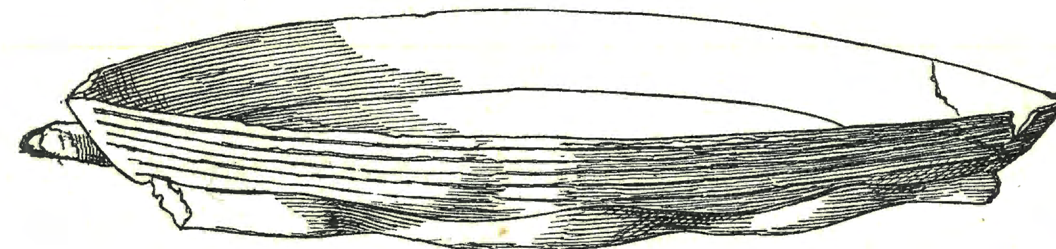


Fig. 13. — Récipient en serpentine, affectant la forme d'un bateau posé sur deux serpents (*Hierakonpolis*, I, pl. XXXI, 1).

Un autre objet, provenant également d'Hiérakonpolis, trahit plus sûrement une origine horienne. Il s'agit d'une sorte d'écuelle en serpentine, que Quibell fait remonter à la période appelée autrefois dynastie 0 [3], et qui affecte la forme d'un bateau posé sur deux serpents (fig. 13) [4]. Il est assez difficile de dire si ces derniers ont une signification symbolique [5], ou s'ils sont destinés seulement à produire un effet décoratif : mais l'intention de donner au

(1) *Hierakonpolis*, II, p. 36.

(2) Il en est ainsi, par exemple, pour un modèle de barque fragmentaire provenant de Naqada, et dont la coque est décorée, sur ses côtés, de rameurs debout tenant chacun leur rame — ou leur pagaie — devant eux (*Naqada*, pl. XXXVI, 80, et LXVI, 1; *ibid.*, p. 41 et 48. Cf. Capart, *Les Débuts de l'Art*, fig. 83) (fig. 14). Cette façon naïve de montrer à l'extérieur de la barque des personnages qui sont en réalité dedans commente de la façon la plus heureuse les représentations des poteries à figures, et montre que, comme celles-ci le faisaient pressentir, les barques préhistoriques comportaient bien de nombreux rameurs de chaque côté. Le costume porté par ces pagayeurs naqadiens est le pagne très court ne cachant pas les jambes, et attaché par devant au moyen d'un nœud dont les extrémités retombent (*Naqada*, loc. laud., p. 41).

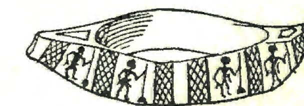


Fig. 14. — Modèle de barque, en terre cuite, avec représentation de rameurs ou de pagayeurs (*Naqada*, pl. XXXVI, 80).

(3) Cf. p. 31.

(4) *Hierakonpolis*, pl. XXXI, 1, et p. 10.

(5) Il faudrait peut-être alors rapprocher ce bateau des bateaux divins, figurés sur les cylindres babyloniens de l'époque la plus archaïque, qui sont formés d'un long corps de serpent terminé par une tête d'homme ou d'animal (Ward, *The Seal Cylinders of Western Asia*, p. 373. Cf. p. 80, note 4).

récipient la forme d'une barque paraît indiscutable[1]. Celle-ci est complètement plate, et les extrémités n'en sont pas relevées; en outre — à la différence de toutes les embarcations égyptiennes étudiées jusqu'à présent — elle est certainement inspirée d'un original en bois. La façon dont les deux côtés sont réunis l'un à l'autre, à l'avant et à l'arrière, suffirait déjà à le prouver[2] si, par ailleurs, la comparaison de l'objet lui-même avec le modèle en albâtre trouvé à Abydos[3] n'était tout à fait instructive à cet égard. Tandis que, dans ce dernier, des ligatures verticales, disposées à intervalles réguliers, viennent consolider les bottes de joncs dont les couches forment les murailles de l'embarcation, et les empêchent de s'affaisser sous l'effet de leur propre poids, l'absence de ces mêmes ligatures, dans le modèle en serpentine, montre bien que les côtés du bateau sur lequel ce modèle est copié étaient faits d'une matière suffisamment résistante pour se soutenir d'eux-mêmes, sans étais intermédiaires, d'une extrémité à l'autre du bateau. Comme, d'autre part, les lignes parallèles qui partagent la muraille de la barque d'Hiérakonpolis indiquent clairement que cette muraille se composait d'un certain nombre d'assises superposées, il faut bien que celles-ci aient été constituées par des planches, qu'on disposait les unes au-dessus des autres, en les reliant entre elles au moyen de chevilles de métal; on sait, en effet, que l'usage des clous était connu dès la fin de la période préhistorique[4]. Ainsi l'époque qui précède immédiatement les dynasties thinites pourrait très bien être celle à partir de laquelle le bois a commencé à être employé régulièrement pour la construction des bateaux. Peut-être même est-ce aux Horiens qu'il faut attribuer ce progrès : aussi habiles charpentiers que métallurgistes, ils auront su mettre les premiers à profit les ressources que le sol de l'Égypte leur offrait à cet égard[5].

Ce n'est pas seulement, d'ailleurs, par la matière dont ils sont faits, c'est par leur forme aussi, parfois, que ces bateaux des derniers rois préménites paraissent

[1] Sur les analogies de forme qu'on remarque, en Égypte, entre les barques et les récipients servant à des usages domestiques, cf. p. 14, note 4.

[2] Ils se coupent à arêtes vives, en formant un angle très nettement arrêté; une telle technique est presque impossible à réaliser dans des embarcations de papyrus.

[3] Cf. p. 14-15.

[4] Petrie l'affirme pour les clous servant à attacher les uns aux autres les différents morceaux d'un objet en métal. A propos des clous d'or et de cuivre qui maintenaient en place certaines parties de la tête de faucon en or trouvée à Hiérakonpolis, il écrit en effet : « The system of pegging with small metal nails..... undoubtedly belong to prehistoric times » (*Hierakonpolis*, II, p. 35). — A plus forte raison, faut-il admettre que des clous pouvaient être employés, à la même époque, pour assujettir entre eux des éléments en bois.

[5] Sur ces ressources, cf. p. 4, note 2, et plus bas (8).

appartenir à une période de transition. Indépendamment des bateaux reproduisant franchement, tout comme aux époques précédentes, soit le type naqadien préhistorique, soit ce type, présumé « horien », qu'il serait préférable, jusqu'à nouvel ordre, d'appeler prédynastique, on commence, en effet, à rencontrer, à partir de ce moment, des barques d'un type composite, dans lesquelles ce sont toujours les éléments naqadiens qui dominent, bien entendu, mais qui, par certains côtés, n'en présentent pas moins le caractère mixte, si l'on peut ainsi parler, de la race même qui les a construites. Nous avons dit déjà que c'est ce type — lequel n'est, en réalité, que le type naqadien très légèrement modifié — qui l'a emporté définitivement en Égypte sur tous les autres; or, c'est à la fin de la période protohistorique, encore une fois, qu'on en relève le plus ancien exemple, fourni par un très curieux modèle en argile que conserve le Musée de Berlin (fig. 15)[1]. L'objet est donné comme provenant de Naqada; si cette provenance est exacte, elle doit s'entendre, croyons-nous, non pas de la Naqada proprement préhistorique, mais de celle où a été retrouvée la grande tombe royale. On sait en effet que la région désignée sous le nom général de Naqada comprend en réalité deux nécropoles bien distinctes, et assez éloignées l'une de l'autre : d'une part, la nécropole préhistorique, découverte par Petrie et Quibell en 1895, laquelle est située en face de Toûkh, c'est-à-dire au nord de Naqada[2]; de l'autre, une nécropole beaucoup plus rapprochée de cette dernière localité, et qui est celle où de Morgan a exécuté ses fouilles. Celle-ci, à son tour, renferme deux cimetières différents : le plus méridional rentre dans la catégorie des cimetières tout à fait primitifs, tandis que celui du nord est très voisin, par sa date, des tombes thinites d'Abydos[3]. C'est évidemment dans le dernier de ces cimetières qu'a été recueilli le modèle de Berlin.

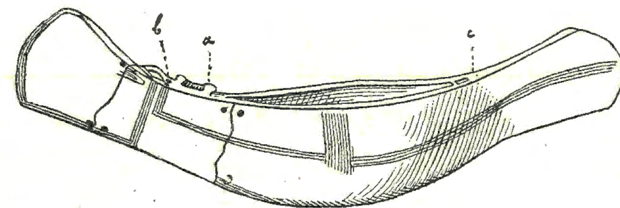


Fig. 15. — Modèle de barque, en argile — Musée de Berlin (H. Schäfer, *Neue Alterthümer der « new race » aus Negadeh* — dans *A. Z.*, XXXIV, p. 159, fig. 1).

Le fait qu'il a été acquis en 1896, alors que les fouilles entreprises par de Morgan à Naqada datent seulement de 1897, ne prouve rien contre cette

[1] Il a été publié et étudié par Schäfer, *A. Z.*, XXXIV, p. 159, et fig. 1 et 2.

[2] C'est de cette nécropole, et de celle de Ballas, que proviennent la plupart des modèles ou représentations de bateaux étudiés jusqu'ici sous le nom de bateaux naqadiens.

[3] G. Bénédite, *Égypte* (Guides Joanne), p. 456.

attribution, ou ne constitue pas, en tout cas, une difficulté bien sérieuse[1]; au lieu que, s'il fallait vraiment le ranger dans la catégorie des bateaux naqadiens, on comprendrait mal comment il pouvait être accompagné d'un certain nombre d'objets — des cylindres gravés, en particulier — qui tous présentent un caractère asiatique nettement marqué[2]. Au reste, il suffit de l'étudier un instant pour se convaincre que l'original sur lequel il a été copié différait assez sensiblement des barques préhistoriques proprement dites. Schäfer lui-même, tout en le rapprochant des modèles naqadiens publiés par Petrie[3], reconnaît qu'il offre, bien plus que ceux-ci, l'aspect d'un véritable bateau[4] : cette supériorité tient d'abord, sans doute, à ce qu'il est l'œuvre d'un art déjà plus avancé, mais peut-être aussi à ce que la matière dans laquelle était faite la barque dont il est la reproduction a entraîné pour celle-ci des modifications constructives qu'on observe ici pour la première fois, et qui représentent, au point de vue nautique, de très grands perfectionnements. Quoi qu'il en soit, ce sont précisément ces modifications dont l'ensemble contribue à donner à la barque de Berlin ce caractère composite signalé plus haut. L'innovation la plus frappante à cet égard consiste en ce que les extrémités s'en relèvent d'une façon bien moins exagérée qu'il n'était de règle jusqu'alors (l'embarcation produit, de ce fait, une impression de stabilité plus grande); mais, en même temps, l'imitation des barques de papyrus subsiste toujours dans la forme même de ces extrémités, lesquelles, afin de reproduire l'apparence de bottes de roseaux serrées par une ligature, s'étranglent d'abord pour se renfler ensuite, et s'épanouissent finalement en deux larges bouquets. D'autres détails, au contraire, paraissent entièrement nouveaux. Les deux côtés de la barque, offrant maintenant, dans leurs bordages de bois, des points d'appui plus solides, sont réunis, à l'avant et à l'arrière, par des barres transversales qui, si elles ne jouent pas le rôle de baux au sens moderne du mot, servent cependant à consolider les murailles aux deux endroits

(1) A la suite des fouilles anglaises de 1895, les Arabes, comme il arrive souvent, ont dû écouler précipitamment, en leur donnant indifféremment à tous Naqada comme lieu d'origine, les objets recueillis par eux dans les parties les plus diverses de la nécropole. Et comme il n'y a guère de champs de fouilles, en Égypte, que les indigènes n'aient été les premiers à explorer, il ne faut pas s'étonner si ceux-ci ont pu, afin de les jeter sur le marché, ramasser ainsi un certain nombre de petits monuments dans un cimetière qui n'a commencé à être l'objet d'excavations méthodiques qu'une année plus tard.

(2) Des palettes de schiste, par exemple, ou encore un modèle en terre figurant une tête de taureau, laquelle diffère tout à fait, par la façon dont sont plantées les cornes, des têtes similaires des représentations égyptiennes (Schäfer, *op. cit.*, p. 160).

(3) *Naqada*, pl. XXXVI (= modèles D 80 et D 81[a] et [b] — cf. p. 13, note 2).

(4) Schäfer, *op. cit.*, p. 159.

où celles-ci risqueraient le plus de s'écarter ou de se disjoindre. Enfin, l'une de ces traverses est percée d'un trou (*a*) : entre ce trou et l'extrémité de la barque est ménagée une autre ouverture (*b*), laquelle s'enfonce obliquement dans l'intérieur d'une seconde traverse parallèle à la première (fig. 16). Cette particularité suffit sans doute à écarter la supposition de Schäfer, pour qui la cavité *b* aurait pu servir à recevoir une enseigne de proue, analogue à celles qu'on observe dans les bateaux figurés sur les vases naqadiens; les enseignes de ce genre, en effet, outre qu'elles sont d'ordinaire plantées tout à fait à l'avant, forment avec le bateau un angle qui n'est jamais obtus[1]. D'ailleurs, le fait que l'extrémité qui présente ces deux ouvertures symétriques est un peu plus haute que l'autre donnerait à penser qu'elle figure non pas l'étrave, mais l'étambot[2]; et les cavités *a* et *b* ont pu, dans ces conditions, servir respectivement à planter un insigne ethnique et à enfoncer un mâtereau de gouvernail. L'hypothèse suivant laquelle il existerait une relation entre le gouvernail et deux trous percés (en *c*) dans les deux côtés de l'embarcation tombe en effet d'elle-même si l'on admet que ces deux trous sont percés à l'avant du bateau[3]; on peut croire qu'on y attachait des cordages, par exemple, toutefois leur destination véritable demeure assez énigmatique. Ils n'ont rien de commun, en tout cas, avec les trous ménagés deux à deux dans l'étambot : ceux-ci ont seulement pour office de maintenir les fils avec lesquels on a rattaché, dans l'antiquité, les parties endommagées du modèle[4].

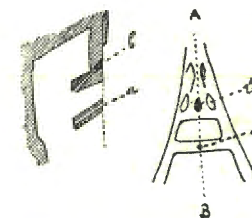


Fig. 16. — Modèle de barque, en argile — Musée de Berlin (cf. la figure 15). — Vue en plan de l'avant, et coupe en A-B (*A. Z.*, XXXIV, p. 159, fig. 2).

La conclusion qui se dégage de l'étude des embarcations susceptibles d'être attribuées à l'époque préménite[5], c'est que cette époque constitue aussi bien

(1) *Naqada*, pl. XXXIV, et *passim*.

(2) C'est seulement à l'époque préhistorique que l'avant paraît avoir été quelquefois plus haut que l'arrière (cf. p. 15, note 1). — La barque reproduite par Schäfer serait donc tournée ⟶; d'après l'échelle qui accompagne cette reproduction, elle mesure 0 m. 60 de longueur environ.

(3) Pour Schäfer (*op. cit.*, p. 159) ils se rapportent peut-être à un dispositif rappelant celui du gouvernail des bateaux du Moyen Empire. S'il s'agit de la planche transversale sur laquelle s'appuient en effet les rames-gouvernails de cette époque (cf., par exemple, les bateaux du tombeau de Montou-hotep), il convient de remarquer que cette planche était clouée sur le pont, au lieu qu'il faudrait la supposer attachée ici au moyen d'une corde passant par les deux trous.

(4) Cf. Schäfer (*op. cit.*, p. 159), lequel renvoie, pour ce procédé de restauration, à Petrie, *Naqada*, p. 11, n° 21.

(5) Aux représentations hiéracopolitaines de même époque, ou d'époque très voisine, il conviendrait peut-être d'ajouter la représentation fragmentaire qui décore la grande tête de massue

une période de transition dans l'histoire du bateau en Égypte que dans l'histoire politique du pays lui-même. Le flotteur naqadien de l'époque préhistorique et le flotteur présumé horien de l'époque prédynastique[1] continuent à être employés l'un et l'autre par les deux races auxquelles il semble bien qu'ils appartenaient en propre à l'origine : mais ils sont, comme ces races elles-mêmes, à la veille de se fondre, et l'on entrevoit déjà le type composite qui résultera de leur mélange, comme aussi l'on devine que c'est l'élément naqadien qui, pour des raisons déjà exposées, sera prépondérant dans ce mélange. Les monuments d'époque thinite vont nous montrer le développement de ces mêmes tendances, encore accrues, comme il fallait s'y attendre, par la réunion, cette fois réalisée, des deux royaumes[2].

portant le nom du «roi Scorpion» (*Hierakonpolis*, I, pl. XXVI, C. 8); mais nous aurons l'occasion de revenir sur des scènes similaires (?), à propos des tablettes d'ivoire d'époque thinite trouvées à Abydos (cf. p. 67 et suiv.).

(1) C'est à dessein que, parmi les documents au moyen desquels nous avons essayé de nous faire une idée de l'un et de l'autre, nous avons laissé de côté ces «graffiti» qui ont été relevés en si grand nombre sur les rochers de la Haute-Égypte (cf. Weigall, *Travels in the Upper Egyptian Deserts*, pl. XXIX et XXX), et qui reproduisent tantôt le type naqadien (Weigall, *op. cit.*, pl. VII, n° 17, et XXVIII, n° 17 (?); Capart, *Les Débuts de l'Art*, p. 196, et fig. 144-145; J. de Morgan, *Recherches sur les origines de l'Égypte*, I, fig. 492; *Catal. des monum. et inscr. de l'Égypte antique*, I, p. 85 (n° 24), 203, note 1, et 204, fig. 38 et 43) et tantôt le type horien (Weigall, *op. cit.*, pl. IV, n°s 4 et 5) de l'embarcation. Bien qu'on ait parfois essayé de les classer d'après leur patine (cf. Capart, *op. cit.*, p. 195, note 1), ces «graffiti» ne sont jamais datés d'une façon assez certaine pour qu'il nous ait paru possible d'en faire état.

(2) Il est à supposer que, même sous les rois thinites, cette réunion était encore assez précaire. Ménès est le premier qui ait réussi à l'effectuer : mais, à en juger par la titulature de quelques-uns de ses successeurs, tels que [hieroglyphs], ceux-ci, sous les deux premières dynasties tout au moins, ont dû certainement continuer parfois à soutenir, et avec des fortunes diverses, la lutte contre le pays du Nord.

CHAPITRE III.

LES REPRÉSENTATIONS NAUTIQUES D'ÉPOQUE THINITE.

A. — REPRÉSENTATIONS ET MODÈLES PROVENANT D'ABYDOS.

Les rois dont le temple d'Hiérakonpolis nous a conservé le souvenir sont, soit les derniers souverains ayant régné sur l'Égypte du Sud avant la conquête de Ménès, soit, plus vraisemblablement, des rois qui avaient essayé déjà de réaliser, par la réunion des deux pays, l'unité égyptienne, et commencé ainsi une entreprise que leurs successeurs immédiats ont eu seulement à poursuivre et à achever[1]. C'est ce qui explique le caractère mixte, si l'on peut dire, de la civilisation préménite; à plus forte raison comprend-on que ce caractère se retrouve, plus accentué encore, dans celle de l'époque thinite[2] : et, de fait, des trois types d'embarcation — préhistorique, prédynastique et composite — qui étaient employés concurremment, nous l'avons vu, pendant la période précédente, c'est le dernier qui est représenté surtout, et de plus en plus, dans les monuments et objets abydéniens découverts successivement par Amélineau et Petrie dans les tombes royales d'Oumm el-Gaʿab.

Quelques-uns de ces objets, il est vrai, résistent à tout essai de classification. Tel est le cas pour un certain nombre de fragments en ivoire ou en bois, qui ont été recueillis dans la plupart des tombes de la Ire dynastie[3], et qui affectent, en général, la forme de bottes de papyrus attachées les unes aux autres par des ligatures disposées à intervalles réguliers. D'ordinaire, on les décrit tous indifféremment comme reproduisant en effet des bottes de roseaux; pour quelques-uns d'entre eux, cependant, la comparaison avec les radeaux de

(1) Il se pourrait, d'ailleurs, qu'ils ne l'eussent achevée qu'assez lentement : cf. la note précédente.

(2) On le comprend même d'autant mieux que cette époque, à ce point de vue, est encore très comparable à l'époque préménite : cf. la note précédente, et la note 2 de la page 56.

(3) *Royal Tombs*, I, pl. XXXVII, 31 et 33 (tombe de Den); 66 et 67 (tombe de Mersekha); — II, pl. XXXIV, 74 (? tombe de Zer), XXXIX, 47 (tombe de Mer-neit), et XLIII, 35-37 (tombe de Mersekha).

papyrus permet d'y reconnaître avec une quasi-certitude des fragments de bateaux[1]. Mais il est impossible de préciser à quelle catégorie appartenaient ces bateaux : au contraire, il semble qu'on puisse ranger dans la classe des barques de type prédynastique — à supposer qu'elle soit vraiment taillée à l'imitation d'une barque — l'espèce d'auge en albâtre sur laquelle nous avons eu déjà l'occasion de nous arrêter, à cause de l'intérêt qu'elle offre pour la technique des barques de papyrus[2]; l'exemple, toutefois, reste unique jusqu'à présent, et l'on peut penser que le type prédynastique pur a été assez vite abandonné à l'époque thinite, pour les barques civiles tout au moins[3].

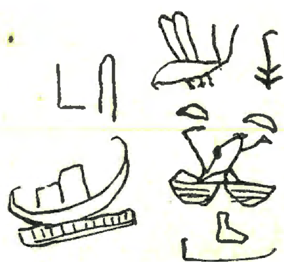


Fig. 17. — Inscription au nom du roi Qa, gravée sur un fragment de vase trouvé à Abydos (*Royal Tombs*, I, pl. VIII, 9).

Le type préhistorique pur — c'est-à-dire le type naqadien à extrémités fuyantes et exagérément surélevées — n'est guère représenté non plus à Abydos. Le spécimen le plus caractéristique en est peut-être fourni par une barque figurée sur un fragment de vase en marbre blanc portant le nom du roi (fig. 17)[4]; encore certains détails de cette barque sont-ils assez déconcertants. On comprend que la branche plantée à l'avant[5] soit maintenant définitivement stylisée, et affecte la forme du rameau qui servira par la suite à écrire le signe hiéroglyphique ; le motif végétal semblable, mais plus petit, qui décore l'arrière (?) est aisément explicable, lui aussi : en revanche, la forme des deux cabines — indiquées ici seulement par leurs contours[6] — n'est pas sans soulever certaines difficultés. Le groupe de ces deux cabines, lesquelles sont de hauteur inégale, rappelle beaucoup les constructions, composées d'un édifice principal et d'une annexe moins haute, qui surmontent les bateaux naqadiens de la fresque d'Hiérakonpolis[7]; mais, au lieu de deux de ces groupes (réunis ou

(1) *Royal Tombs*, I, pl. XXXVII, 33.
(2) *Abydos*, I, pl. IX, 4. — Cf. p. 14-15.
(3) Cf. p. 100, 117, etc.
(4) Petrie, *Royal Tombs*, I, pl. VIII, 9. — Le roi est celui qu'on a voulu identifier avec Qebhou, dernier roi de la Ire dynastie; tout ce qu'on en peut dire, c'est que c'est un roi thinite (Gauthier, *Le Livre des Rois d'Égypte*, I, p. 14, note 2, et p. 32).
(5) L'avant paraît être aussi haut que l'arrière, tout au moins si c'est le sens de l'écriture qui donne ici celui de la barque.
(6) Au point que Griffith (*Royal Tombs*, I, p. 40) estime qu'elles pourraient figurer, aussi bien que des cabines, des pierres transportées par le bateau. Il ne s'arrête d'ailleurs pas à cette hypothèse, manifestement contredite par la fresque d'Hiérakonpolis.
(7) Cf. p. 37.

non par une barre transversale) il n'y en a ici qu'un, tout comme dans la barque présumée horienne de cette même fresque[1]. Parmi les diverses hypothèses que peut suggérer cette dernière barque, il en est une, nous l'avons vu, qui permettrait de la considérer comme l'embarcation d'un chef faisant son entrée triomphale dans la région d'El-Kab[2]; il se pourrait fort bien que ce fût ce type primitif d'embarcation — un peu modifié seulement quant à la forme et la hauteur des extrémités — qui fût devenu en effet, au début de l'époque historique, le type de l'embarcation destinée au service du roi. On ne saurait, malheureusement, tirer du mot , écrit au-dessus de la barque de [3], aucune indication pouvant confirmer cette supposition. Peut-être est-ce le même mot qu'on trouve déterminé, à l'époque classique, par le signe de la porte[4]; il s'appliquerait alors ici à la cabine qui servait de demeure au roi voyageant par eau, demeure qui se serait appelée «la porte» (*sb*), par une image qui s'est conservée, aujourd'hui encore, dans certains pays orientaux[5]. Il faut noter, en tout cas, qu'un tombeau de la Ve dynastie[6] contient la représentation de deux barques funéraires en papyrus, lesquelles supportent chacune deux constructions de hauteur inégale accolées l'une à l'autre, et terminées à leur partie supérieure par des ornements tout à fait semblables à ceux qui couronnent quelquefois[7] la porte . On sait qu'un grand nombre des objets composant le matériel ou le mobilier funéraire des particuliers ont été, pour des raisons d'ordre religieux, copiés sur des objets dont l'usage devait être réservé originairement au roi seul[8]; il n'y aurait donc pas lieu de s'étonner que la barque funéraire de certains grands personnages de l'Ancien Empire ne fût que la reproduction de la barque primitive des rois d'Égypte.

Une autre barque, assez franchement naqadienne de forme[9], et que l'on

(1) *Hierakonpolis*, II, pl. LXXVII. — Dans cette barque, le second groupe de cabines est remplacé par un édifice unique cintré, dans lequel il faut peut-être voir le naos horien (cf. p. 45).
(2) Cf. p. 41.
(3) La lecture de ce mot paraît impossible.
(4) Pour les différentes formes de ce déterminatif, cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1182.
(5) Peut-être aussi le mot est-il l'équivalent du mot des époques postérieures, et signifie-t-il «transporter, aller d'un endroit à un autre». — La barque *sb* serait, dès lors, une barque de transport ou de voyage.
(6) L., *D.*, II, 101 *b*.
(7) Dans les vignettes des rituels funéraires, par exemple (*Todtenbuch*, passim).
(8) Cf. Bénédite, *Les origines du mastaba exposées à propos de la tombe d'un haut fonctionnaire memphite* (1908), p. 37.
(9) On doit seulement noter qu'elle ne comporte qu'une seule cabine, et celle-ci assez indistincte.

peut, semble-t-il, rapprocher de la précédente, est représentée sur un fragment de vase en pierre portant également le nom du roi [hiéroglyphe] (fig. 18)[1]. Si la présence de ce nom, comme il est probable, atteste qu'il s'agit, ici encore, d'une embarcation royale, il n'en est que plus regrettable que l'inscription qui l'accompagne demeure aussi obscure. A supposer, cependant, que le signe placé sous le faucon soit le signe [hiéroglyphe][2], il se pourrait que nous eussions affaire ici au bateau qui servait à transporter l'or et les objets les plus précieux appartenant au roi[3]. Une troisième embarcation, assez comparable aux deux autres[4], tendrait, au surplus, à confirmer cette hypothèse (fig. 19). Elle ne provient pas, cette fois, d'une tombe royale, mais décore une coupe fragmentaire en cristal de roche, recueillie dans une chambre située tout à côté de l'enceinte la plus ancienne du temple d'Abydos[5]; néanmoins, les deux cabines de hauteur inégale dont elle est surmontée — tout comme la première des barques de [hiéroglyphe][6] — témoignent peut-être suffisamment de son caractère royal[7]. Or, l'un des deux mots dont paraît se composer l'inscription gravée au-dessus de ces cabines est

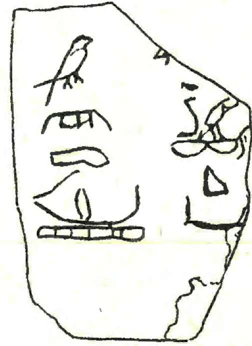


Fig. 18. — Fragment de vase en pierre, à représentation de barque, portant le nom du roi Qa (*Royal Tombs*, II, pl. VIII, 6).



Fig. 19. — Inscription et représentation de barque, gravées sur une coupe fragmentaire en cristal de roche (*Abydos*, II, pl. XII, 279).

[1] *Royal Tombs*, II, pl. VIII, 6.

[2] Petrie (*Royal Tombs*, II, p. 51) émet l'idée qu'il peut figurer un filet de pêche; les rapprochements qu'il établit, à cette occasion, avec des signes qu'on relève sur deux stèles de l'époque de Zer paraissent tout à fait arbitraires. En tout cas, la réunion du faucon et du signe [hiéroglyphe] ne saurait figurer ici le nom d'Hor-Noubti du roi [hiéroglyphe]; ce titre n'apparaît pas encore, en effet, à l'époque de la Ire dynastie (cf. Griffith, dans *Royal Tombs*, I, p. 35; Petrie, *ibid.*, p. 36, 3).

[3] Cf. p. 61, note 4.

[4] *Abydos*, II, pl. XII, 279. — Les extrémités affectent cependant une forme un peu différente de celle des extrémités naqadiennes : l'étrave (?), en particulier, est tournée vers l'intérieur du bateau.

[5] D'après Petrie (*Abydos*, II, pl. IV, pl. V, 32, et p. 23) cette coupe peut être datée de la Ire dynastie, comme la plupart des autres objets trouvés en même temps que le vase émaillé qui porte le cartouche de Aha.

[6] Cf. p. 58-59.

[7] Il semble, d'après la reproduction donnée par Petrie, que le motif figuré au-dessus de l'extrémité de droite représente un oiseau à longues pattes, analogue à ces autruches qui surmontent la poupe de certains bateaux préhistoriques (cf. par exemple *Naqada*, pl. LXVII, 14), et auxquelles on a voulu parfois attribuer une valeur symbolique (S. Reinach, *Revue archéologique*, 1903, II, p. 378-379, *ap.* Capart, *Les Débuts de l'Art*, p. 210, note 3; — cf. aussi Boreux, *Les poteries décorées de l'Égypte prédynastique*, p. 7).

presque sûrement le mot [hiéroglyphe], et peut impliquer, dès lors, que la représentation qui nous occupe est celle de la barque spécialement affectée au transport des objets d'argent appartenant au trésor du roi[1]. Quant à [hiéroglyphe], c'est peut-être une forme trilittère de la racine qui a donné par la suite le mot [hiéroglyphe] = *rame*[2]; et l'ensemble signifierait alors « *barque* (*royale*) *ḥpꜣ* (c'est-à-dire : barque royale à rames?) *de l'argent* ». De même, les inscriptions accompagnant les deux barques de [hiéroglyphe] pourraient se traduire respectivement « *Barque de la Porte* (? ou bien : *Barque śb*, c'est-à-dire, *barque de voyage*?) *du roi des deux Égyptes*, Qa », — et « *barque du transport* (?)[3] *de l'or du roi des deux Égyptes*, Qa, *de l'Horus* (?) ». — S'il en est ainsi, la coupe et les deux vases qui portent ces trois inscriptions feraient partie des récipients qui composaient le chargement de ces barques royales[4]; et ces inscriptions elles-mêmes constitueraient leur certificat d'origine.

Indépendamment de ces différents bateaux, qui, malgré certaines modifications[5], reproduisent, dans l'essentiel de sa forme, le type naqadien primitif, la nécropole thinite en a livré, en bien plus grand nombre[6], qui sont construits suivant ce modèle composite, né du mélange des modèles préhistorique et prédynastique, dont l'époque préménite offrait déjà quelques spécimens[7]. Les

[1] Cf. la note 4.

[2] Brugsch, *Wörterbuch*, p. 950.

[3] Les lectures que l'on pourrait proposer pour le signe placé au-dessous du signe [hiéroglyphe] seraient purement conjecturales.

[4] Cf. Petrie, *Abydos*, II, p. 29. — On ne saurait, croyons-nous, voir dans ces récipients des jarres ayant contenu différentes variétés d'huiles dont les noms seraient donnés par les inscriptions. La liste de ces huiles a été dressée par Newberry à l'aide des tablettes-étiquettes en ivoire découvertes dans les tombes royales d'Abydos (*P. S. B. A.*, XXXIV, p. 285 et suiv. — Sur ces étiquettes, cf. p. 67 et suiv.), et il serait bien hasardé de vouloir en retrouver les éléments dans les inscriptions qui nous occupent ici. Le signe [hiéroglyphe] de deux de ces inscriptions (*Royal Tombs*, II, pl. VIII, 6, et *Abydos*, II, pl. XII, 279; — cf. p. 60, note 2, et la note 1) n'apparaît, en effet, sur les tablettes d'Abydos, que dans l'expression [hiéroglyphe] : d'autre part, en supposant même qu'il ne doive pas être lu [hiéroglyphe], l'assimilation du groupe donné par *Royal Tombs*, II, pl. VIII, 6 et de l'huile [hiéroglyphe] (Newberry, *loc. laud.*, p. 288) paraît impossible.

[5] Cf. surtout p. 60, note 4.

[6] Le fragment de barque recueilli par Petrie dans la tombe du roi [hiéroglyphe] (*Royal Tombs*, I, pl. XIII, 6) est si incomplet, et dans un si mauvais état de conservation, qu'on ne saurait déterminer avec précision le type auquel il appartient; les restes d'un escalier, encore visibles à un endroit qui correspond à la naissance de l'extrémité conservée, permettent seulement de penser que cette barque, — qui porte, gravé sur l'un des côtés de sa muraille, le *śrḫ* du roi [hiéroglyphe] — doit sans doute être rangée dans la catégorie des embarcations présentant un caractère religieux.

[7] Cf. p. 53-55.

embarcations qu'on peut ranger dans cette catégorie comportent des extrémités débordantes, mais qui sont beaucoup moins élevées que celles des barques naqadiennes; de même, leur surface de contact avec l'eau n'est ni limitée à un point, comme dans ces barques, ni étendue à toute la longueur de la coque, comme dans les barques présumées horiennes : il y a là un type intermédiaire de flotteur dont il est d'autant plus intéressant de suivre le développement dans les monuments d'époque thinite que c'est à partir de cette époque qu'il tend à remplacer de plus en plus tous les autres.

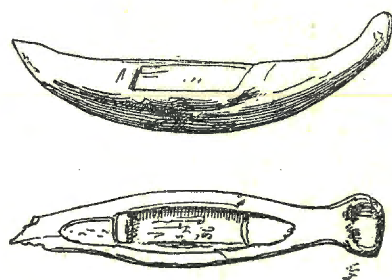


Fig. 20. — Barque abydénienne de type composite (*Abydos*, II, pl. III, 20).

C'est à ce type[1] qu'appartient un modèle en ivoire, trouvé auprès du temple d'Abydos en même temps que d'autres objets de la Ire dynastie[2], et qui est surtout remarquable par l'exiguïté de l'ouverture rectangulaire ménagée en son milieu (fig. 20)[3]. Cette particularité a suggéré à Petrie l'idée que ce modèle avait dû être sculpté à l'imitation d'une barque monoxyle[4]; mais comme ce genre de barque ne s'est jamais, à notre connaissance, rencontré en Égypte[5], il est plus probable que l'étroitesse de la cavité médiane s'explique par des raisons purement matérielles, et tient seulement à ce que l'artiste a craint, en évidant trop la coque, de compromettre la solidité des murailles. Il n'y a donc que peu d'indications à tirer de ce modèle, qui paraît extrêmement stylisé. On peut noter, cependant, l'arc presque parfait décrit par la coque; c'est une conséquence naturelle du relèvement assez peu prononcé des extrémités : et le bateau abydénien, comparé, à ce point de vue, au bateau naqadien, devait gagner en stabilité ce qu'il perdait en légèreté. Ajoutons que ces extrémités — il n'en subsiste plus qu'une, mais l'autre était sûrement semblable — affectent la forme en bouquet qu'on observait déjà sur le modèle préménite de type composite du Musée de Berlin[6]; cette forme va se généraliser de plus en plus à partir de la période thinite, au point qu'il faut désormais renoncer à la signaler dans tous les exemples où elle se rencontre.

Le modèle dont nous venons de parler est un bateau destiné, selon toute

(1) Les barques abydéniennes de type composite paraissent être copiées d'après des originaux en bois.
(2) Cf. p. 60, note 5.
(3) *Abydos*, II, pl. III, 20.
(4) *Ibid.*, p. 24.
(5) Cf. p. 2.
(6) Cf. p. 53-55.

vraisemblance, à transporter des passagers (ou peut-être même un seul, si l'on en juge par ses proportions)[1]; on commence à voir apparaître, à la même époque, des bateaux de même type, réservés au transport des marchandises. C'est ainsi que, parmi les objets en terre émaillée provenant du temple d'Abydos et

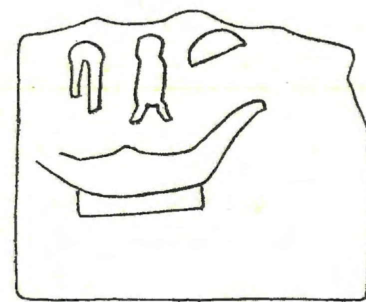


Fig. 21 *a*. — Stèle provenant d'une tombe de la Ire dynastie (*Royal Tombs*, I, pl. XXXI, 42).



Fig. 21 *b*. — Fragment de coupe au nom du roi Noutiren (IIe dynastie) (*Royal Tombs*, II, pl. VIII, 13).

qu'on peut attribuer à la Ire dynastie, figurent deux petits modèles d'embarcations[2] dont le milieu est occupé par une sorte de monticule, dans lequel il ne faut pas voir, semble-t-il, une cabine d'une forme particulière, mais bien plutôt des objets amoncelés les uns au-dessus des autres, et protégés par une natte ou par tout autre mode de couverture. Des représentations de bateaux tout à fait semblables sont gravées sur une stèle provenant du tombeau de Merse-kha[3] et sur une coupe fragmentaire portant le nom de Noutiren (fig. 21 *a-b*)[4];

(1) Il faudrait alors le rapprocher des deux barques de pêche à passager unique du tombeau d'Akhout-hotep, par exemple (N. de G. Davies, *Akhethetep*, pl. XV et XVI); l'une et l'autre, il est vrai, sont des barques de papyrus.
(2) *Abydos*, II, pl. VII, 89 et 90.
(3) *Royal Tombs*, I, pl. XXXI, 42 (= pl. XXXVI, 42). — Le renflement du milieu est très visible, quoique moins accentué que dans les deux modèles en terre émaillée; l'avant et l'arrière sont un peu plus relevés que dans ceux-ci. Au-dessus du bateau se lit le mot [hiéroglyphes]; peut-être faut-il y voir une forme primitive du mot [hiéroglyphes] (Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1591), et comprendre que ce bateau servait spécialement au transport des objets en bronze (?), comme les deux bateaux étudiés plus haut (cf. p. 59-61) servaient peut-être à celui des objets d'or et d'argent.
(4) *Royal Tombs*, II, pl. VIII, 13. — Petrie (*ibid.*, p. 26-27), s'appuyant, d'une part, sur ce que certaines coupes de cette époque, si l'on en croit les inscriptions qui les couvrent, servaient aux ablutions journalières du roi, d'autre part, sur ce que la coupe de Noutiren porte la représentation d'un bateau, en conclut que cette dernière pourrait bien avoir fait partie des bagages que le roi emportait avec lui dans ses voyages. Cette supposition, très plausible, ne fait que confirmer celle suivant laquelle le bateau en question — comme les bateaux figurés *Royal Tombs*, I, pl. XXXVI, 42, et *Abydos*, II, pl. VII, 89 et 90 — devait être réservé au transport, non pas des personnes,

l'analogie de leur silhouette générale avec le signe des textes donne à penser que le chargement de ces bateaux était peut-être, à l'origine, recouvert par un filet de pêche, lequel pouvait ainsi servir à deux fins; et c'est le souvenir de cette coutume primitive qui aura fait conserver par la suite, comme déterminatif des mots exprimant l'idée de pêche, le bateau marchand particulier à la période thinite[1].

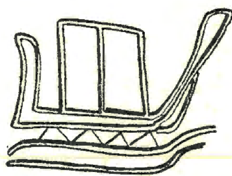


Fig. 22. — Barque abydénienne munie d'une voile — Ire dynastie (*Abydos*, II, pl. XII, 266).

Mais, de toutes les embarcations abydéniennes de type composite, les plus curieuses sont sans doute celles qui figurent des deux côtés d'un vase de la Ire dynastie provenant, lui aussi, du temple d'Abydos (fig. 22)[2]. Leur coque, exactement horizontale, s'appuie sur l'eau de toute sa longueur, tandis que leurs extrémités sont aussi relevées que celles des bateaux naqadiens; l'arrière, en particulier, l'est d'une façon démesurée, et paraît, en outre, être rapporté, au moins dans l'une des deux embarcations. Malgré la maladresse de l'exécution, on surprend manifestement ici l'intention de concilier entre eux les deux types préhistorique et prédynastique de barques : essai assez malheureux, d'ailleurs, et qui a donné naissance à un flotteur aussi archaïque d'apparence que les flotteurs les plus anciens de Naqada et d'Hiérakonpolis. La gaucherie du modèle n'est égalée, au surplus, que par celle du dessin. L'eau est indiquée par une série de zigzags, surmontant eux-mêmes une double ligne sinueuse qu'on peut aussi bien interpréter comme une figure magique — comparable aux deux serpents qui supportent le bateau en serpentine d'Hiérakonpolis[3] — que comme un traîneau sur lequel on transportait peut-être l'embarcation, lorsqu'on était amené à effectuer par la voie de terre certaines parties du voyage. Surtout, le grand rectangle qui occupe le milieu du bateau est des plus énigmatiques. Il ne semble pas qu'il puisse représenter une cabine double; car, lorsqu'un bateau comporte ainsi deux constructions jumelées, nous avons vu que celles-ci sont séparées l'une de l'autre,

mais des objets, des objets royaux dans le cas présent. Au contraire, Sethe (*Beiträge zur ältesten Geschichte Ægyptens*, p. 36) a voulu voir dans la barque du groupe un des éléments constitutifs du nom du roi; mais l'hypothèse paraît insoutenable.

Les extrémités de la barque figurée sur la coupe de Noutiren sont assez peu relevées, et l'une d'elles est interrompue dans sa courbe par une sorte d'ondulation.

(1) Dans certaines représentations soignées du signe, datant de la XIIe dynastie (*Beni Hasan*, III, pl. III, 23), le filet occupe toute la longueur du bateau; c'est peut-être qu'il recouvrait à cette époque, dans les barques de transport, une sorte de grand rouf faisant office de magasin.

(2) *Abydos*, II, pl. XII, 266.

(3) Cf. p. 51.

ou bien, lorsqu'elles se trouvent accolées, présentent une hauteur inégale[1] : en outre, les cabines ne dépassent pas sensiblement, d'ordinaire, le niveau le plus élevé des extrémités[2]. Force est donc d'admettre que nous avons affaire ici à une voile, et que la ligne qui divise le rectangle en son milieu est un mât.

De ce que cette représentation constitue le premier spécimen de ce mode de propulsion que nous ayons rencontré jusqu'ici, on ne saurait évidemment conclure que la voile n'a commencé à être en usage dans la vallée du Nil qu'à l'époque des premières dynasties thinites. Il est à peu près certain que les Égyptiens préhistoriques eux-mêmes l'ont connue[3], car les envahisseurs auxquels sont dues les poteries à figures de Naqada étaient sûrement des navigateurs[4]; et la voile, au moins cette voile rudimentaire, faite d'une natte grossière, qu'on trouve, aujourd'hui encore, employée par un très grand nombre de peuplades, dans les pays les plus divers[5], a dû leur être familière dès les temps les plus reculés. Ce n'est qu'à partir de l'époque prédynastique, toutefois, que le témoignage des monuments permet d'affirmer l'existence de la voile en Égypte. Sans parler du couteau de Gebel el-ʿArak, sur lequel on relève peut-être le plus ancien exemple connu d'un mât[6], la première représentation indiscutable que nous possédions d'un bateau à voile se trouve sur un vase du British Museum qui semble bien devoir être attribué au début de cette époque (fig. 23)[7]. Ce vase est sans doute contemporain des premiers de ces monuments qui, pour si proches qu'ils apparaissent encore de la tradition naqadienne, trahissent déjà, cependant, des influences nouvelles; plus précisément, c'est avec la grande fresque

(1) *Naqada*, passim; *Hierakonpolis*, II, pl. LXXV. — *Royal Tombs*, I, pl. VIII, 9; *Abydos*, II, pl. XII, 279, etc. (cf. p. 58).

(2) Ici, au contraire, elles seraient d'une hauteur démesurée, étant donné le niveau déjà très élevé des étraves.

(3) Le «graffito» de barque à voile carrée, publié par J. de Morgan, *Recherches sur les origines de l'Égypte*, I, fig. 492, et reproduit par Jéquier, *Histoire de la civilisation égyptienne*, p. 89, fig. 66, sous le titre «Barque préhistorique», semble bien appartenir, en réalité, à une époque plus récente, à en juger par la façon dont l'aviron de gouvernail est engagé dans l'arrière. S'il fallait vraiment y voir la représentation d'une barque préhistorique, il y aurait là un exemple, tout à fait important étant donné sa date, de voile carrée et de gouvernail axial unique; mais nous avons exposé déjà (cf. p. 56, note 1) les raisons pour lesquelles il nous paraîtrait dangereux de vouloir tirer des «graffiti» des conclusions trop rigoureuses.

(4) Cf. p. 27 et suiv.

(5) Cf. p. 24, notes 1-3.

(6) Cf. p. 44, note 4.

(7) Vase n° 35324, acquis en 1901 (cf. plus haut, p. 18, note 2); il a été publié par Capart, *Les Débuts de l'Art*, fig. 83, Budge, *History of Egypt*, I, p. 80, et Bénédite, *Le couteau de Gebel el ʿArak*, fig. 11.

d'Hiérakonpolis qu'il offre des analogies frappantes. Le bateau dont il est orné ne diffère pas seulement par sa voilure, en effet, des bateaux préhistoriques des vases naqadiens; il en diffère encore par la hauteur inégale et par la forme de ses extrémités, comme aussi par la présence, à l'arrière, d'une cabine isolée qui paraît jouer le rôle d'un château-gaillard [1], en un mot, par tout un ensemble de détails qui l'apparentent étroitement à la barque isolée de la fresque hiéracopolitaine.

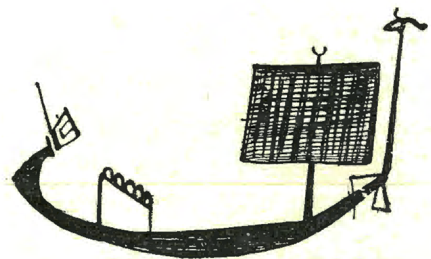


Fig. 23. — Barque à voile, représentée sur un vase — n° 35324 — du British Museum (d'après G. Bénédite, *Le couteau de Gebel el 'Arak*, fig. 11).

Nous avons vu que cette dernière barque devait être d'origine horienne, et avoir appartenu à la race asiatique entrée dans le sud de l'Égypte vers la fin de la période néolithique [2]; si donc la barque figurée sur le vase du British Museum se classe dans la même catégorie que celle d'Hiérakonpolis, on est fondé à penser que la voile qui la fait avancer est horienne, elle aussi. Cette voile est plus large que haute, et descend à peu près jusqu'aux deux tiers d'un mât à fût unique, dressé complètement à l'avant de l'embarcation; il est remarquable que la voile qu'on observe sur le vase d'Abydos — lequel date d'une époque où l'Égypte du Sud, après sa victoire sur l'Égypte du Nord, va subir de plus en plus l'influence de celle-ci — affecte un type exactement opposé, puisqu'elle est plus haute que large, et tendue sur toute la longueur d'un mât planté juste au milieu du bateau. Nous aurons l'occasion, par la suite, de constater que la prépondérance de l'un ou de l'autre de ces deux types dans l'Égypte historique paraît correspondre toujours à celle de l'un ou de l'autre des deux pays [3]; mais on peut entrevoir, dès à présent, que ces deux voiles devaient caractériser respectivement l'Égypte du Sud et l'Égypte du Nord : et c'est peut-être même cette alliance d'une voile de type apparemment septentrional avec une coque de type horien qui souligne le mieux le caractère composite dont témoignent les deux barques à voile du vase d'Abydos. Quoi qu'il en soit, il y a lieu de réserver, pour le moment, une question à laquelle les monuments antérieurs à la période memphite sont jusqu'ici trop peu nombreux pour fournir une réponse certaine [4].

[1] Cette cabine présente un toit oblique, et est surmontée d'un nombre d'anneaux plus grand qu'on ne l'observe habituellement dans les cabines hiéracopolitaines.

[2] Cf. p. 40 et suiv.

[3] Cf. plus bas (**9**).

[4] Cf. plus bas (**10**).

En résumé, l'époque thinite — en ce qui concerne l'art de la navigation, tout au moins — ne fait que continuer l'époque immédiatement antérieure, et se caractérise, comme celle-ci, par le développement sans cesse croissant des barques copiées ou inspirées des barques naqadiennes. Pour s'être quelque peu modifié, le plus souvent, au contact du type prédynastique, le type préhistorique n'en demeure pas moins très aisément reconnaissable, et c'est lui qui triomphe toujours, et de plus en plus. Après l'avoir sans doute adopté définitivement pour le voyage, on étend son emploi au transport des marchandises : on en fait indifféremment un bateau à rames ou un bateau à voile. Bien plus, il semble qu'à l'époque thinite la barque naqadienne, dans certains cas, était en rapport avec le service du roi; il ne reste plus qu'à se demander si elle n'était pas en rapport aussi avec celui du dieu. Or, il se trouve que les monuments susceptibles de nous renseigner sur cette dernière évolution vont tout d'abord et surtout nous apprendre, en réalité, quelles étaient exactement les embarcations que les barques naqadiennes ont eu à supplanter après la conquête horienne, et qu'elles ont supplantées en effet si victorieusement. Jusqu'ici, nous n'avions pu que présumer l'origine de ces embarcations, comme aussi conjecturer seulement leur type, d'après les modifications que celui-ci avait fait subir à la barque naqadienne : nous allons à présent, et pour la première fois, voir ce type tel qu'il devait être originairement.

B. — LES TABLETTES-ÉTIQUETTES THINITES

À REPRÉSENTATIONS DE BARQUES.

Parmi les objets recueillis par de Morgan, Amélineau et Petrie dans les nécropoles thinites de Naqada [1] et d'Abydos figurent de petites tablettes en ivoire ou en bois, affectant une forme sensiblement carrée, et percées, dans un de leurs angles, d'un trou ayant servi à passer un fil de suspension [2]. La signification véritable de ces tablettes — lesquelles portent d'ordinaire, en même temps que des inscriptions et des représentations gravées ou peintes à l'encre, le nom d'un des premiers rois thinites [3] — a été méconnue jusqu'au jour où

[1] Cf. p. 53.

[2] Ces tablettes ont été étudiées par Legge, *The Tablets of Negadah and Abydos*, dans *P. S. B. A.*, XXVIII, p. 252-263 (où l'on trouvera la bibliographie du sujet), et XXIX, p. 18-24, 70-73, 101-106, 150-154 et 243-250.

[3] Les tablettes abydéniennes à représentations nautiques sont datées, l'une par la présence du

Newberry [1] a montré qu'il fallait y voir des étiquettes qu'on attachait à certains objets ou à certaines provisions déposés dans les tombes royales, en particulier aux jarres d'huile et de vin [2]. Pour indiquer l'année dans laquelle cette huile ou ce vin avaient été récoltés, on mentionnait, et, le plus souvent, même, on figurait sur l'étiquette un certain nombre d'événements particulièrement importants survenus au cours de cette année; il y avait là une datation pictographique, si l'on peut dire, que vient en outre compléter, le plus souvent, le nom spécial de l'offrande dont la provenance se trouvait certifiée par ce moyen [3].

La théorie de Newberry, si elle explique pourquoi les étiquettes abydéniennes comportent des représentations, ne permet malheureusement pas de se rendre compte du détail de ces représentations, ni même, quelquefois, de leur sens général. Ce n'est pas que quelques-unes ne se prêtent à une interprétation certaine; par exemple, la tablette d'ivoire au cartouche de Aha trouvée par de Morgan dans la grande tombe de Naqada nous fournit une des figurations les plus anciennes de la fête *Śd* [4]. Mais, la plupart du temps, toutes ces scènes sont impossibles [5] ou très difficiles à comprendre, comme en témoigne la diversité même des explications qu'on en a tour à tour proposées [6]. A travers cette diver-

nom de Semempsès (tablette n° 10 de Legge = *Royal Tombs*, I, pl. XII, 1, et XVII, 26), trois autres par le cartouche de Aha (tablettes n°s 1, 2 et 3 de Legge = J. de Morgan, *Recherches sur les origines de l'Égypte*, II, fig. 549; *Royal Tombs*, II, pl. X, 2, et pl. XI, 2), une par le cartouche de Zer (tablette n° 4 de Legge), une enfin par celui de Qa (tablette n° 11 de Legge = *Royal Tombs*, I, pl. XII, 2, et XVII, 29).

[1] *The wooden and ivory Labels of the First Dynasty*, dans *P. S. B. A.*, XXXIV, p. 279-289.

[2] En dépit de cette interprétation, l'on ne saurait, croyons-nous, comparer les enceintes crénelées qu'on relève sur quelques-unes de ces étiquettes (cf. p. 72) avec celles qui contiennent, dans les cylindres thinites (cf. Weill, *La IIe et la IIIe dynasties*, p. 78 et suiv. — et *Recueil de travaux*, XXIX, p. 50-52) le nom du vignoble sacré du roi. Outre que le contexte, si l'on peut dire, des tablettes-étiquettes thinites s'oppose à un rapprochement de ce genre, c'est seulement à partir du règne du roi que l'on commence à voir apparaître, sur les cylindres, des noms de vignobles royaux ainsi enfermés dans une enceinte crénelée (Weill, *loc. laud.*).

[3] Sur l'évolution du mode de datation à l'époque thinite, cf. Newberry, *op. cit.*, p. 284. — Les représentations précèdent toujours l'inscription, que la tablette soit divisée en registres verticaux (tablettes n°s 10 et 11 de Legge) ou en registres horizontaux (tablettes n°s 1-4 de Legge); dans ce dernier cas, elles sont réparties entre les registres supérieurs, et l'inscription occupe le registre du bas.

[4] Tablette n° 1 de Legge; de Morgan n'en avait trouvé qu'une partie (cf. *Recherches sur les origines de l'Égypte*, II, fig. 549) : c'est la découverte, par Garstang, d'un des fragments manquants et d'un fragment d'une tablette similaire qui a permis de reconstituer la pièce.

[5] Cf., par exemple, la tablette n° 4 de Legge (en particulier le second registre).

[6] Cf. les traductions complètement différentes données de la tablette n° 2 (= *Royal Tombs*, II, pl. X, 2) par Petrie (*Royal Tombs*, II, p. 21), Naville (*Recueil de travaux*, XXIV, p. 120), Sethe

sité, cependant, on constate que celles dont la signification se laisse entrevoir paraissent toutes se rapporter à des cérémonies — le plus souvent des cérémonies commémoratives [1] — dans lesquelles le roi joue un rôle, et sans doute, même, le rôle principal; on peut donc présumer qu'il en est de même pour les scènes dont le sens demeure tout à fait indécis.

Au premier rang de ces représentations très obscures figurent précisément les représentations de barques [2]. Celles-ci, dans les tablettes distribuées en registres horizontaux [3], occupent soit le premier [4], soit le premier et le troisième registres [5]; d'autre part, on observe qu'à cette différence de place correspond une différence de type, et que, si les barques du premier registre, en dépit de leur apparence assez étrange, rentrent, en somme, dans une catégorie connue, celles du troisième registre, au contraire, sont d'un genre entièrement nouveau. C'est de ces dernières qu'il convient de s'occuper tout spécialement.

On en relève les premiers exemples sur les deux tablettes en ébène au cartouche de Aha [6], où leur aspect ne laisse pas d'être quelque peu déconcertant (fig. 24). Non qu'il faille s'arrêter, croyons-nous, à l'espèce de claire-voie qui paraît constituer leur muraille; il y a là seulement un artifice de dessin, que la matière même de la tablette imposait sans doute au graveur [7], puisqu'il y a eu recours d'une façon constante, et s'en est servi indifféremment pour représenter

(*Beiträge zur ältesten Geschichte Ægyptens*, p. 62) et Legge (*P. S. B. A.*, XXIX, p. 20). En ce qui concerne spécialement les barques figurées sur cette tablette, Petrie interprète celles du registre supérieur comme des barques sacrées, et Legge comme des barques funéraires : quant aux barques du troisième registre, Petrie y voit trois bateaux qui naviguent sur un canal ou sur une rivière passant entre un certain nombre de villes, — Legge, des embarcations parties de la ville de Thot et portant au temple les donations du roi, — Naville, enfin, des chalands analogues à ceux qui sont mentionnés à deux reprises sur la Pierre de Palerme.

[1] Le fait est évident pour la fête *Śd* (figurée sur les tablettes n°s 1 et 4 (?) de Legge), quelle que soit, d'ailleurs, l'interprétation qu'il convienne de donner de cette fête (la théorie la plus récente à ce sujet est celle de Moret, *Mystères égyptiens*, p. 73 et suiv.); d'autres cérémonies paraissent destinées à commémorer la naissance d'un dieu (tablette n° 2), ou encore la fondation d'un temple ou d'un édifice (tablettes n°s 2, 3, 4 (?) et 10).

[2] Cf. p. 68, note 6.

[3] Dans les tablettes n°s 10 (= fig. 12 de Newberry) et 11 de Legge, qui sont divisées en registres verticaux, les barques occupent le premier registre.

[4] Tablette n° 1 de Legge (= fig. F de Newberry).

[5] Tablettes n°s 2, 3 et 4 de Legge.

[6] Tablettes n°s 2 et 3 de Legge (la seconde, pour les représentations tout au moins, n'est qu'une réplique fragmentaire de la première).

[7] Sur un fond uniformément sombre, un dessin réduit à des contours eût risqué de ne pas paraître suffisamment nourri.

le sol et l'eau[1], les bateaux et les édifices[2], la tête d'un homme ou le corps d'un animal[3]. C'est par leur forme que ces barques contrastent violemment

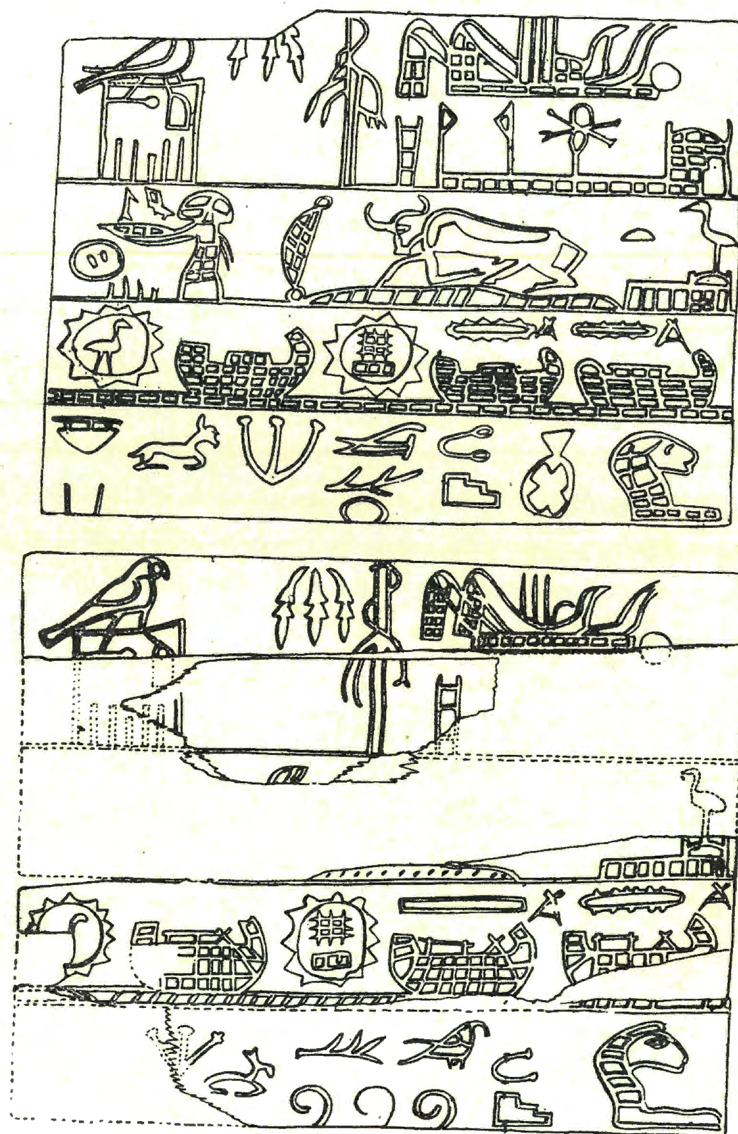


Fig. 24. — Tablettes-étiquettes en ébène, au cartouche du roi Aha (*Royal Tombs*, II, pl. X, 2, et XI, 2).

avec toutes celles que nous avons étudiées jusqu'à présent. Les embarcations naqadiennes étaient assez basses sur l'eau, et leurs extrémités très relevées

[1] A comparer, par exemple, l'eau sur laquelle naviguent les bateaux (premier et troisième registres) avec le sol (?) foulé par le taureau (deuxième registre).

[2] A comparer les bateaux des premier et troisième registres avec le sanctuaire de Neith du premier registre.

[3] A comparer le personnage du deuxième registre avec le signe du quatrième.

formaient avec la coque un angle franchement obtus; les embarcations prédynastiques étaient caractérisées par une muraille d'une hauteur déjà plus considérable et par des extrémités moins débordantes : cette fois, nous avons affaire à des embarcations dont la muraille est extrêmement haute, et dont l'avant se redresse suivant une ligne sensiblement verticale, tandis que l'arrière[1], recourbé vers l'intérieur, dessine avec la coque un angle presque aigu. Le tout constitue un ensemble très lourd, et la barque, par sa silhouette générale, évoque assez bien l'idée d'un sabot; le milieu en est occupé par une construction de forme allongée dont on ne saurait dire si elle est simple, ou composée d'éléments multiples : les lignes qui la divisent, au nombre de deux ou de trois, s'expliquent en effet par le procédé de gravure en claire-voie relevé plus haut, et n'impliquent nullement que la cabine ait comporté en réalité deux ou trois compartiments distincts[2].

Quand on compare l'apparence massive et trapue de ces trois embarcations — lesquelles reproduisent certainement des originaux en bois — avec l'aspect grêle et élancé des embarcations naqadiennes, on se convainc très vite qu'elles doivent appartenir à un peuple différent de celui qui occupait la vallée du Nil à la fin de la période néolithique : et il ne paraît pas douteux qu'elles aient été importées en Égypte par une race étrangère, laquelle a toutes chances, ici encore, d'avoir été la race horienne. Le fait qu'elles se rattachent par certains détails aux embarcations protodynastiques[3] ne fait, au surplus, que confirmer cette hypothèse; dès lors, si celle-ci est exacte, il se pourrait que les tablettes abydéniennes nous rendissent, dans toute sa pureté, ce type horien du flotteur que la barque en serpentine d'Hiérakonpolis[4] ou le modèle en argile du Musée de Berlin[5] permettaient seulement d'entrevoir. Mais est-il possible de vérifier une semblable supposition?

[1] La comparaison des barques du troisième registre avec celles du premier — comme aussi avec le personnage et le taureau figurés au second — permet en effet de penser que ces barques sont tournées ←•.

[2] La tablette n° 3 donne de cette cabine des variantes intéressantes. Des trois bateaux figurés au troisième registre, celui de gauche possède seul une cabine médiane : la cabine des deux autres est au contraire ménagée tout à fait à l'avant. On remarque en outre, à l'arrière de ces trois embarcations, un dispositif en triangle dans lequel il faut peut-être voir l'amorce d'une rame-gouvernail munie de sa barre, ou fixée à un mâtereau; ce dispositif se confond, dans le bateau de gauche, avec la partie postérieure de la cabine, et paraîtrait même en faire partie, si l'aspect sous lequel il se présente dans les deux autres bateaux ne prouvait qu'il ne doit y avoir là autre chose qu'une négligence de dessin.

[3] Cf. p. 50 et suiv.

[4] Cf. p. 51-52.

[5] Cf. p. 53 et suiv.

Il est naturel d'essayer de chercher, dans la scène elle-même dont les trois embarcations ici étudiées constituent l'élément principal, des indications à cet égard; et la plus importante est évidemment celle qui résulte de la présence, au-dessus de deux de ces embarcations, du signe et d'un autre signe ayant la forme d'un ovale allongé entouré d'une ligne dentelée. Petrie[1] a proposé de voir dans les deux groupes ainsi formés la désignation de deux branches du canal de *Mer*, ou Bahr Yousouf, savoir, une branche du sud et une branche du nord, situées, l'une en amont, l'autre en aval du Fayoum (?). Cette traduction implique évidemment que le signe qui suit le signe , et qui paraît bien jouer ici le rôle d'un déterminatif, s'apparente, par les dentelures régulières dont il est accompagné dans trois des quatre exemples fournis par les tablettes 2 et 3 de Legge, aux deux cercles crénelés[2] qui flanquent, en avant et en arrière, le bateau de gauche du même registre; — en d'autres termes, que ces deux cercles crénelés et les deux groupes représentent autant d'expressions géographiques. De fait, Petrie inclinerait à reconnaître dans le premier de ces cercles le nom de la contrée , située sur le territoire de Memphis[3], et, dans le second — qu'il lit «la demeure du lac» — la capitale du Fayoum[4]. S'il en est ainsi, toute la scène figurerait donc les étapes principales d'une expédition navale accomplie par le roi Aha. On pourrait même préciser que cette expédition avait été conduite depuis le Bahr Yousouf jusque dans les environs du Delta; car, si les registres à représentations de la tablette de Aha doivent, comme il est vraisemblable, se lire dans le même sens que le registre contenant l'inscription, c'est-à-dire en commençant par la droite, la région symbolisée par un oiseau dans une enceinte fortifiée (région de Petrie) doit être considérée comme celle où le roi Aha est parvenu en dernier lieu, et la région des deux comme celle d'où il était parti. Peut-être, alors, le troisième registre devrait-il être lu en réalité le premier, tandis que le second et le premier devraient l'être à la suite, et dans cet ordre; ils commémoreraient, eux aussi, certains épisodes du voyage, et feraient allusion à différents sanctuaires édifiés par le roi dans les pays conquis en cours de route. Le deuxième registre rappellerait ainsi la fondation, dans la partie de l'Égypte devenue plus tard le nome Hermopolite, d'un temple consacré à Thot; et le premier, celle, dans le futur nome Saïte, d'un temple consacré à Neith.

La conjecture de Petrie pourrait entraîner d'autres conséquences encore. Afin

(1) *Royal Tombs*, II, p. 21. — (2) Cf. p. 68, note 2. — (3) Brugsch, *Dictionn. géogr.*, p. 184. — (4) *Royal Tombs*, II, p. 21.

d'appuyer le sens qu'il propose pour le groupe , l'auteur renvoie en effet à un texte d'Edfou — relatif aux combats d'Horus et de Seth[1] — où il est dit que les alliés de ce dernier «se sont rassemblés auprès de l'eau (var. : auprès de l'eau occidentale) du nome de *Mert*» (— var. : —), et que c'est «sur la rive méridionale (?) de la ville du nome de *Mert*» () qu'ils ont été découverts et vaincus par Horus. Il semble résulter de ces textes que le mot *Mert* ne s'applique pas au Bahr Yousouf lui-même, mais plutôt au XIXe nome de la Haute-Égypte, dont le chef-lieu Oxyrynchus se trouvait sur le Bahr Yousouf[2], et que c'est l'expression qui sert à désigner ce dernier[3] : toutefois, ce détail est ici de peu d'importance. Ce qui est plus intéressant, c'est de constater, d'après l'inscription d'Edfou, que la région du nome Oxyrrynchite a été le théâtre d'une des victoires légendaires remportées par Horus sur Seth, et que cette victoire, s'il faut en croire la tradition, a été remportée sur l'eau. D'autre part, on sait — toujours d'après cette même tradition — que le dieu, poursuivant le cours de ses exploits, a triomphé de son ennemi, par la suite, d'abord dans le Fayoum[4], puis dans le Delta, et que c'est par ces victoires successives que le royaume d'Égypte a été délivré[5]. Le nord de la Moyenne-Égypte, la région du lac Mœris et celle de Memphis, telles sont donc, en résumé, les grandes étapes de la dernière partie du voyage accompli par Horus et par ses compagnons après qu'ils furent partis d'Edfou pour conquérir toute la vallée du Nil : or, ce sont précisément celles qui seraient indiquées, si les suggestions de Petrie sont exactes, par la tablette de Aha. L'étiquette thinite et l'inscription ptolémaïque s'accorderaient ainsi, à trois mille ans de distance, pour attester la réalité du même événement historique; derrière les représentations à peine ébauchées d'un art encore dans l'enfance se cacherait, tout comme sous les récits légendaires des âges postérieurs, une allusion aux guerres soutenues par les rois horiens pour réunir sous leur autorité le pays du Nord et le pays du Sud, ainsi qu'aux victoires par lesquelles ces rois ont

(1) Cf. Brugsch, *Dictionn. géogr.*, p. 275 et suiv., et Naville, *Textes relatifs au mythe d'Horus*, pl. XV, l. 1-3, et p. 19.

(2) Brugsch, *Dictionn. géogr.*, p. 275.

(3) Naville (*op. cit.*, p. 22) pense, au contraire, que «le 19e, le 20e, et peut-être aussi le 21e nome, c'est-à-dire la province appelée aujourd'hui le Fayoum, étaient compris autrefois sous le nom général de *Mert*»; et «l'eau de *Mert*», selon lui, désignerait le lac Mœris.

(4) C'est dans la capitale du nome Arsinoïte que la tradition plaçait le lieu où Horus avait établi ses *shemsou*, en récompense des services que ceux-ci lui avaient rendus (Naville, *op. cit.*, p. 22).

(5) Naville, *op. cit.*, pl. XVIII, l. 1 et suiv., et p. 23.

réalisé en effet l'unité de l'Égypte. Entre ces victoires, celles dont les deux tablettes d'Abydos rappelleraient le souvenir seraient même particulièrement importantes, car il faudrait y voir, ou bien les victoires à la suite desquelles Aha est parvenu à régner le premier sur l'Égypte entière, ou bien — si Ménès et Aha sont deux rois différents[1] — des victoires qui ont dû, de toutes façons, être décisives pour l'avenir de la monarchie égyptienne; en dernière analyse, les tablettes abydéniennes nos 2 et 3 de Legge commémoreraient l'expédition triomphale de l'un des premiers rois thinites ayant établi sa domination sur les deux terres.

L'identification proposée par Petrie pour le groupe n'est possible, nous l'avons vu, qu'à la condition d'attribuer au signe , variante , la valeur d'un déterminatif géographique. Celui-ci paraissant représenter soit un lac, soit une île, le mot serait le nom du lac Mœris, ou bien celui d'une île du Bahr Yousouf, suivant que le pays devenu plus tard le nome Oxyrynchite comprenait ou non, à cette époque, la région du Fayoum : il désignerait, en tout cas, un endroit de ce nome où se serait livrée une des grandes batailles navales qui ont décidé, au début de l'époque historique, du sort de la monarchie égyptienne[2]. En réalité, l'hypothèse est formellement contredite par un passage du calendrier de Palerme où se retrouve précisément le mot des tablettes d'Abydos. Au nombre des événements notables survenus pendant deux années consécutives du règne de Snfrw, ce calendrier cite en effet la construction (?) de quatre barques : et l'on observe que le nom de trois d'entre elles est écrit au moyen du groupe , seul ou suivi d'un autre groupe. Aux termes de l'inscription, l'une de ces barques avait été construite (?) en l'an $x+2$[3], et les deux autres en l'an $x+3$[3] de Snfrw; les textes sont les suivants :

a)[4] (→) … b)[5] (→) …

[1] Cf. Bénédite, *Le couteau de Gebel el ʿArak*, p. 19, note 3, et 28, note 1.

[2] Cet endroit paraît s'être appelé *Perrhut* (?) (Naville, *Mythe d'Horus*, pl. XV, l. 7, et p. 19).

[3] Sur cette datation, cf. Breasted, *Ancient Records*, I, § 145 c.

[4] Registre inférieur de la face A (cf. *Recueil de travaux*, XXV, p. 64, pl. I), première division.

[5] *Ibid.*, deuxième division.

Naville, qui a été l'un des premiers[1] à rapprocher ce passage du registre à représentations de barques de la tablette de Aha[2], voit dans le mot le nom d'un type particulier d'embarcation[2], et traduit[3] : *a*) «construire (ou : on construit)[4] le chaland *Douataoui* de 100 coudées»; — *b*) «on construit en bois d'acacia le chaland *Douataoui* de 100 coudées, deux chalands de 100 coudées[5]». Le parallélisme «*šd* (*dšr*) *mr Dwꜣtꜣwj*. . . *šd* (*dšr*) *ʿš Dwꜣtꜣwj*» rend impossible une telle traduction, et montre que le mot *mr* désigne nécessairement, comme le mot *ʿš*, le bois dans lequel étaient construites les barques dont il est question dans ce passage. Il faut donc, avec Schäfer[6] et Breasted[7], comprendre celui-ci de la façon suivante : *a*) «construction[8] d'une barque *Dwꜣtꜣwj* de 100 coudées en bois *mr*»; — *b*) «construction[8] d'une barque *Dwꜣtꜣwj* de 100 coudées en bois *ʿš*, et de deux barques de 100 coudées en bois *mr*». Ce bois *mr* est vraisemblablement celui qu'on retrouve, aux époques postérieures, sous les formes , , etc.[9], et dans lequel on a proposé de reconnaître l'acacia. Le fait que le mot est parfois déterminé par la gousse [10] ne peut que venir à l'appui de cette interprétation, comme il paraît prouver aussi, jusqu'à l'évidence, que le signe , qui constitue l'élément le plus caractéristique du groupe de la tablette de Aha, n'est que la forme archaïque de cette même gousse. On peut noter, par ailleurs, que si le bois *mry* ou *mrw* est cité le plus souvent, dans les inscriptions, en même temps que des bois d'incrustation, ou des essences précieuses telles que l'ébène et le caroubier

[1] Cf. aussi Schäfer, *Ein Bruchstück altägyptischer Annalen*, p. 30.

[2] *Recueil de travaux*, XXIV, p. 117, et XXV, p. 75 (cf. p. 68, note 6).

[3] *Ibid.*, XXV, p. 75-76, et p. 77.

[4] Proprement : *creuser* (?); l'oiseau *dšr*, qui paraît figurer un échassier en train de creuser ou de fouiller avec son bec (?), jouerait alors le rôle d'un déterminatif. En réalité, il semble que le mot doive se lire *šd dšr* (cf. Schäfer, *loc. laud.*), et qu'il ait été employé, à l'origine, dans la terminologie nautique des Égyptiens, pour désigner spécialement l'opération du calfatage (cf. p. 242-243).

[5] Cf. aussi une première traduction proposée antérieurement par Naville, et que celui-ci déclarait lui-même «tout à fait conjecturale» (*Recueil de travaux*, XXIV, p. 117).

[6] *Op. cit.*, p. 30.

[7] *Ancient Records*, I, § 146-147.

[8] Cf. la note 4.

[9] Brugsch, *Wörterbuch*, p. 674.

[10] Cf., par exemple, le récit de la campagne de Thoutmôsis III contre Mageddo (*Recueil de travaux*, II, p. 150) : parmi les tributs du chef d'Assour sont mentionnés . Cf. encore ligne 5 de la base de l'obélisque brisé d'Hatshopsitou à Karnak, côté est : (*Recueil de travaux*, XXIII, p. 195), et aussi la forme qu'on relève à Edfou (Brugsch, *Wörterbuch*, p. 674).

[hieroglyphs] (1), il l'est parfois aussi (2), tout comme dans le calendrier de Palerme, en même temps que le bois [hieroglyphs], lequel peut être rangé avec certitude dans la catégorie des bois de construction.

Quoi qu'il en soit, le rapprochement du calendrier de Palerme et des tablettes n°s 2 et 3 de Legge montre que le mot [hieroglyphs] qu'on relève dans ces tablettes ne peut s'appliquer qu'à une variété de bois. Mais alors, étant donné que le groupe formé par la réunion de ce mot et du bateau au-dessus duquel il est écrit présente une analogie frappante avec le groupe [hieroglyphs] ..... [hieroglyphs] de la Pierre de Palerme, il est permis de se demander si nous n'avons pas affaire, dans les trois documents, à cette barque *Dwꜣtꜣwj* dont le nom n'est donné que par l'un d'eux, ou si les barques abydéniennes, en tout cas, ne doivent pas être considérées comme des embarcations d'un caractère sacré, tout à fait comparables, par conséquent, à la barque *Dwꜣtꜣwj*.

En ce qui concerne cette dernière, on sait qu'elle n'apparaît pas seulement à l'époque de Snfrw, mais qu'elle se trouve encore mentionnée à plusieurs reprises dans les inscriptions de l'Ancien Empire (3). C'est ainsi que son nom constitue l'un des éléments du titre [hieroglyphs] porté, sous la IVe dynastie, par [hieroglyphs] à Gizeh (4); et il est déjà très intéressant de remarquer, à ce propos, que Mr-ib, sur la façade de son mastaba, s'intitule (→)

[hieroglyphs] [hieroglyphs] [hieroglyphs] (5)

c'est-à-dire qu'il est [hieroglyphs] d'un nombre de barques égal à celui des barques

(1) Cf., par exemple, au tombeau de Rekhmara (pl. XV de la publication de Virey), la légende qui accompagne des ébénistes occupés à des travaux d'incrustation, et aussi l'inscription de Ikhernofret (Schäfer, *Die Mysterien des Osiris in Abydos*, p. 16), où sont énumérées, à la ligne 12, les matières servant à l'incrustation d'une [hieroglyphs]; cf. encore *Pap. Harris*, pl. 64 *c*, l. 3. — Le bois *mrw*, dans tous ces exemples, paraît bien être un de ces bois précieux qui faisaient partie du tribut fourni par les peuples de l'Asie, et qui étaient utilisés plutôt par les ébénistes que par les charpentiers. Sur le bois [hieroglyphs], cf. Loret, dans *Recueil de travaux*, XV, p. 117-119.

(2) Obélisque d'Hatshopsitou à Karnak (cf. p. 75, note 10); stèle n° 239 du Sérapéum, l. 9 (= *Recueil de travaux*, XXII, p. 166; c'est l'exemple cité par Brugsch, *s. v.* [hieroglyphs]).

(3) Le souvenir s'en est même conservé beaucoup plus tard, puisque *Dwꜣtꜣwj* est encore le nom de la barque royale à l'époque de Thoutmôsis III (L., *D.*, III, 17 *a*).

(4) L., *D.*, II, 18-22 (tombe n° 24 de Gizeh).

(5) Idem, 18 (montant gauche de la porte). Ces différents titres se retrouvent sur l'architrave et, à plusieurs reprises, sur les murs de la chapelle funéraire.

figurées sur les deux tablettes de Aha. Mais, de plus, si l'on en juge par leurs déterminatifs (fig. 25), il apparaît que ces trois barques appartiennent exactement au même type que les barques abydéniennes. La muraille en est seulement moins haute, parce que l'embarcation n'est plus ici motif de dessin, mais signe graphique nécessairement stylisé : les autres détails, en revanche, sont identiques, particulièrement la cabine du milieu (1), et surtout les deux extrémités, dont l'une se relève verticalement, tandis que l'autre se recourbe vers l'intérieur du bateau, comme dans les barques représentées sur les tablettes d'Abydos (2). Or, ce type de flotteur en sabot est essentiellement celui auquel nous avons donné le nom de horien, parce que les monuments qui nous en ont fait connaître les premiers spécimens — sous une forme d'ailleurs plus ou moins modifiée — datent tous des époques prédynastique et protodynastique, c'est-à-dire sont postérieurs à l'invasion des Horiens en Égypte; s'il paraît nous être rendu cette fois dans sa pureté primitive, ne serait-ce pas parce qu'il représente le type sacré — et, par suite, consacré — de la barque de ces mêmes Horiens?

Fig. 25. — Titulature de Mr-ib (IVe dynastie) (L., *D.*, II, 18).

Les noms des embarcations mentionnées dans la titulature de Mr-ib évoquent, à n'en pas douter, le souvenir des victoires remportées par les rois horiens venus du Sud, lorsque ceux-ci réussirent, à la fin de la période préménite, à conquérir définitivement l'Égypte du Nord. Le fait n'a pas besoin d'être démontré pour la barque [hieroglyphs], dont le nom signifie proprement «*l'Adorée des Deux Terres* (3)»; mais les noms des deux autres, [hieroglyphs] «*Celle qui est maîtresse, qui a triomphé des* rḫjtw», et [hieroglyphs] «*Âme* (?) *des dieux*» (4),

(1) Les montants de cette cabine sont quelquefois apparents, comme dans les barques d'Abydos (L., *D.*, II, 18, montants de la porte et inscription du tambour); ou bien les côtés sont recouverts d'un rideau figuré par des lignes parallèles (inscription du tambour); une des barques (montant droit de la porte) comporte en outre, entre la cabine et l'avant, une construction dont on ne saurait dire à quel usage elle était destinée.

(2) La seule différence consiste en ce que l'étambot, après s'être ainsi recourbé vers l'intérieur, se redresse ensuite parfois suivant une ligne presque verticale (montant gauche de la porte).

(3) A moins qu'il ne faille traduire «*le Matin des Deux Terres*»; mais il n'y aurait là qu'une image d'un symbolisme gracieux, et exprimant, au fond, la même idée (l'expression «*Matin des Deux Terres*» pouvant alors signifier «*époque du commencement de la réunion des deux royaumes*»). — Erman (*Ægypten*, p. 112) traduit «*Étoile des Deux Terres*».

(4) [hieroglyphs] ? = [hieroglyphs] (? cf. L., *D.*, II, 22 *a-b*, la variante (?) [hieroglyphs] du titre). — Si l'oiseau [hieroglyphs] ? devait au contraire être identifié avec l'oiseau [hieroglyphs], il faudrait traduire «*éclat, splendeur des dieux*».

traduisent, eux aussi, des idées analogues. Même, la dernière de ces appellations pourrait faire allusion au rôle attribué par les Horiens, dans leur victoire, à l'action protectrice de leurs dieux; si, comme il est probable, cette appellation doit être rapprochée du nom de la localité (?) […] des tablettes de Aha[1], la barque figurée à côté de cette localité supposée aurait alors grandes chances de représenter cette barque […], et peut-être est-ce en raison de son importance que celle-ci, dans les inscriptions du mastaba de Mr-ib, est quelquefois mentionnée seule[2]. Au contraire, les barques *Dwꜣtꜣwj* et *Nb-rḫjtw*, qui sont d'ordinaire citées ensemble[3], correspondraient aux deux barques en bois […] des tablettes abydéniennes; elles étaient si habituellement réunies, à ce qu'il semble, qu'on les trouve désignées (?) par les expressions […] «les deux barques»[4], ou […] «les deux grandes barques»[5], pendant que la barque […], de son côté, est parfois appelée simplement […][6].

En résumé, les successeurs des rois horiens qui avaient conquis l'Égypte paraissent avoir commémoré cette conquête, au début de la période historique, en construisant à certaines dates, probablement déterminées[7], des barques semblables à celles sur lesquelles leurs ancêtres, menant devant eux le fétiche de leur dieu Horus, étaient arrivés victorieusement jusque dans le Delta. Leur piété reconnaissante rendait à ces barques sacrées un culte dont le calendrier de Palerme et le mastaba de […] montrent qu'il était toujours célébré effectivement sous le règne de Śnfrw, et que le souvenir, au moins, s'en était conservé dans la titulature sacerdotale de la IVe dynastie; l'un et l'autre monument montrent aussi que cette même piété traditionnelle avait conduit les Égyptiens

(1) Cf. p. 72.

(2) L., *D.*, II, 18 (montant droit de la porte).

(3) L., *D.*, II, 18 (inscription du tambour); il est vrai que, dans l'une des deux barques, le lapicide — voulant sans doute rappeler une fois de plus que Mr-ib était en réalité […] des trois barques divines — a fait précéder le nom […] du nom […].

(4) D'où le titre […] (? cf. les exemples donnés par M. Murray, *Index of names and titles of the Old Kingdom*, pl. XXXIX).

(5) D'où le titre […] (? Idem, *ibid.*).

(6) D'où le titre […] (? Idem, *ibid.*).

(7) Et aussi, sans doute, à l'occasion de certaines expéditions qu'ils entreprenaient; pour assurer le succès de ces expéditions, ils les mettaient sous la protection du dieu en construisant un modèle de barque divine : c'est du moins ce qui paraît résulter d'une des inscriptions de la Pierre de Palerme, laquelle relate (registre inférieur de la face A, 1re division) la construction d'une barque *Dwꜣtꜣwj* en même temps que celle de «soixante barques royales de seize (couples?)» destinées à une expédition contre les nègres du Sud (sur cette expédition, cf. p. 120-122).

de l'époque historique à respecter scrupuleusement la forme des barques divines de leurs prédécesseurs[1], et c'est à cette circonstance que nous devons de pouvoir nous faire de celles-ci une idée suffisamment exacte. Il faut se les figurer telles que les représentent les tablettes de Aha, c'est-à-dire sous l'aspect d'embarcations massives, dont la haute coque, en contact avec l'eau sur toute sa longueur, se terminait par des extrémités verticales ou recourbées vers l'intérieur. Comme elles ne paraissent comporter aucun mode de propulsion[2], il est à supposer qu'elles avançaient à la cordelle, halées processionnellement par des hommes marchant en avant d'elles sur les bords du fleuve : la cabine élevée en leur milieu abritait le fétiche du dieu, lequel ne devait être dressé à l'avant du bateau qu'au moment même de la bataille. On peut se demander, à ce propos, si l'une des barques était réservée spécialement au dieu[3], et si les deux autres transportaient sa suite; en réalité, la présence de trois barques sur la tablette de Aha comme sur la façade du tombeau de Mr-ib semble prouver seulement que, dès les plus anciennes époques, l'idée du dieu-faucon a été associée en Égypte — comme nous savons qu'elle l'était beaucoup plus tard — à celle d'objets groupés par trois[4], sans qu'il soit d'ailleurs possible de donner de cette association aucune raison plausible.

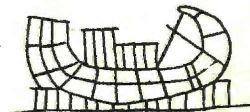
Du moins ce détail, venant s'ajouter aux autres, contribue-t-il encore à établir que les trois barques figurées sur les tablettes de Aha sont bien les barques sacrées des conquérants horiens[5]. Pour que la démonstration fût tout à fait

(1) C'est ce qui explique pourquoi ces barques diffèrent essentiellement, par leur forme, des barques horiennes civiles, dont le type, pour s'adapter aux conditions de la navigation sur le Nil, s'était, avec le temps, plus ou moins fondu dans le type naqadien (cf. p. 46 et 56).

(2) Tout au plus quelques-unes d'entre elles étaient-elles peut-être munies d'une rame-gouvernail (cf. p. 71, note 2).

(3) Ce serait alors la barque […], qu'on trouve parfois mentionnée seule (cf. p. 78, note 2).

(4) Cf. p. 93.


Fig. 26. — La barque sacrée des Horiens (?), d'après une tablette-étiquette au cartouche du roi Zer (*P. S. B. A.*, 1907, planche de la page 72).

(5) Il en est de même de la barque du troisième registre de la tablette n° 4 de Legge (tablette au cartouche du roi Zer — cf. p. 67, note 3) (fig. 26). Cette barque, représentée seule, pourrait être la barque […]; elle affecte, en tout cas, exactement la même forme que les trois barques des tablettes de Aha, et se distingue seulement de celles-ci par sa cabine, laquelle est double, et de dimensions plus considérables. Au reste, la présence, dans la tablette de Zer, d'un oiseau enfermé dans un cercle crénelé indique peut-être que la scène, ici encore, commémore une des grandes victoires horiennes; la fête dont il paraît être question dans cette tablette (cf. Legge, dans *P. S. B. A.*, 1907, p. 73) célébrerait alors la réunion des deux royaumes, symbolisés par la représentation du lotus et du papyrus.

convaincante, il resterait à prouver que ces barques, qui diffèrent si complètement des barques naqadiennes, se rattachent au contraire directement aux barques du Tigre et de l'Euphrate, c'est-à-dire aux embarcations particulières à cette région de l'Asie d'où la théorie la plus communément admise aujourd'hui fait venir jusqu'en Égypte les sectateurs du Faucon. A ce point de vue, il est permis déjà de relever que certaines embarcations assyriennes de l'époque des Sargonides présentent avec les embarcations figurées sur les tablettes d'Abydos de très grandes analogies, par exemple, que l'arrière des bateaux à éperon qui faisaient partie de la flotte envoyée dans le golfe Persique par Sennachérib, au cours de ses guerres contre les Élamites, se recourbe vers l'intérieur, tout comme celui des bateaux horiens[1]; on ne saurait, cependant, tirer de conclusions sérieuses des ressemblances que des monuments du VIIe siècle avant J.-C. peuvent ainsi offrir avec des monuments d'époque thinite[2]. Mais d'autres documents, beaucoup plus anciens, ceux-là, viennent attester que le type de flotteur en sabot est un type asiatique, et qu'il a été employé de tout temps par les peuples qui habitaient les bords du Tigre et de l'Euphrate. C'est ainsi que parmi les cylindres babyloniens qu'on peut attribuer à la période la plus archaïque, un très grand nombre portent la représentation de divinités debout dans des bateaux[3] : or, ces bateaux présentent le plus ordinairement[4] des extrémités verticales, et celles-ci sont quelquefois même terminées, à leur partie supérieure,

[1] LAYARD, *The Monuments of Nineveh*, I, pl. 71 (cf. MASPERO, *H.A.P.O.*, III, figure de la page 301). Les bateaux représentés sont de deux sortes : les bateaux à éperon, dans lesquels l'extrémité d'arrière affecte la forme d'un croissant très effilé, dont la pointe est tournée en dedans, — et les bateaux sans éperon, dont les deux extrémités se redressent verticalement, et s'épanouissent à leur partie supérieure; Maspero (*op. cit.*, p. 300) a pu dire de ces derniers qu'ils étaient taillés «sur le vieux gabarit babylonien». — Les barques des tablettes d'Abydos tiennent à la fois des deux types : elles ressemblent, par leur avant, aux bateaux sans éperon, et aux autres par leur arrière.

[2] Pour la même raison, il suffit de signaler, sans y insister davantage, la représentation à demi effacée d'une barque divine qui figure sur une stèle datée du règne du roi Kassite *Melišihu*, c'est-à-dire qui ne remonte pas au delà du XIIe siècle avant J.-C. (*Mémoires de la Délégation en Perse*, IV, pl. 17). Cette barque, qui occupe le registre du milieu, est caractérisée, elle aussi, par la forme de ses extrémités : l'extrémité d'avant — la seule conservée — est recourbée vers l'intérieur.

[3] Cf. WARD, *The Seal Cylinders of Western Asia*, p. 40-43.

[4] Cf. en particulier les bateaux constitués par un dieu à tête d'homme ou d'animal et par un long corps de serpent (WARD, *op. cit.*, p. 41 et 373 — cf. aussi cylindre 109). — Ces bateaux sont très archaïques : sans doute y a-t-il lieu de les rapprocher de l'écuelle en serpentine, trouvée à Hiérakonpolis, qui affecte la forme d'une embarcation posée sur deux serpents (cf. p. 51, et note 5 de la page). Il se pourrait, au surplus, que le serpent, dans les représentations de ce genre, reproduisît simplement l'apparence ondulée de l'eau (cf. fig. 27, la façon dont l'eau est figurée au-dessous du vase en forme de barque trouvé à Bismya par Banks).

par un crochet recourbé vers l'intérieur[1]. C'est cette même forme en crochet qu'on observe sur les vases chaldéens à décor incisé découverts à Tello par Sarzec en 1900 et par le capitaine Cros en 1903[2]; et l'analogie, cette fois, est frappante avec les monuments égyptiens des plus anciennes époques. Par leur décoration générale, dont les motifs sont toujours empruntés à la vie fluviale[3], ces vases chaldéens primitifs font songer tout d'abord aux vases naqadiens; mais, d'autre part, le type de bateau qu'on y voit habituellement représenté[4] n'est nullement le type de Naqada : au contraire, c'est exactement, dans ses lignes principales, le bateau des tablettes de Aha, caractérisé par sa forme trapue et par sa haute muraille, comme aussi par ses extrémités, d'abord verticales, et qui se recourbent ensuite en dedans. Or, ce genre d'embarcation paraît bien avoir été l'embarcation mésopotamienne par excellence, puisque les barques à extrémités relevées qui décorent les poteries chaldéennes incisées sont tout à fait semblables «aux *bélems* qui servent encore à la navigation sur les deux fleuves[5]»; et, par ailleurs, ces barques de Tello sont certainement des barques sacrées, puisqu'elles supportent, en guise de mâts, une série de hampes dressées, que surmontent des croissants[6]. Bien que la signification de ces derniers symboles ne soit pas toujours très claire, il semble cependant qu'ils représentent le plus souvent le croissant du dieu lunaire Sin[7]; et leur seule présence, en tout cas, suffit à attester le caractère divin de l'embarcation elle-même. En même temps qu'en Chaldée, des vases incisés ont été trouvés en Élam, et de Morgan a recueilli à Suse un fragment de poterie noire dont le décor reproduit l'extrémité d'une barque tout à fait semblable aux précédentes[8] : la seule différence consiste en ce que l'embarcation élamite paraît comporter un plat-bord (?), assez grossièrement figuré par des hachures parallèles : en outre, un insigne, qui a l'apparence d'une massue, est mêlé aux symboles en forme de croissant dressés d'une extrémité à l'autre de la coque.

[1] WARD, *The Seal Cylinders of Western Asia*, cylindres 102 (le dieu Shamash dans un bateau) et 103 (la représentation du bateau, sur ce dernier cylindre, est des plus indistinctes).

[2] Ces vases ont été étudiés par HEUZEY, *De la décoration des vases chaldéens*, dans la *Revue d'Assyriologie*, VI, p. 59-64.

[3] HEUZEY, *op. cit.*, p. 62.

[4] IDEM, *ibid.*, pl. III, 1 et 2 (il ne reste qu'une des extrémités du bateau du vase n° 2).

[5] HEUZEY, *op. cit.*, p. 62.

[6] IDEM, *ibid.* — Le bateau du vase n° 1 comporte ainsi treize mâts à croissants.

[7] IDEM, *ibid.* — Cf. aussi WARD, *op. cit.*, p. 413 (symbole n° 51).

[8] J. DE MORGAN, *Mémoires de la Délégation en Perse*, I, p. 135, fig. 337; — cf. HEUZEY, *op. cit.*, pl. III, 3, et p. 63, note 1.

A ces spécimens des plus anciennes embarcations employées dans la région du Tigre et de l'Euphrate il faut encore ajouter un type de barque extrêmement curieux, qui nous a été révélé par les fouilles de Banks à Bismya [1]. Entre tous les vases que ces fouilles ont mis au jour, un des plus intéressants affecte exactement la forme d'un bateau (fig. 27) [2]. C'est un vase en marbre, qui, à en juger par le style de l'inscription gravée sur son côté droit, peut être, avec une quasi-certitude, daté de l'époque d'Ur, c'est-à-dire de l'an 2500 environ avant J.-C. : il est donc très postérieur aux cylindres archaïques à représentation de barques, ainsi qu'aux poteries de Tello à décor incisé, mais il n'en atteste que mieux la persistance en Babylonie de ce type en sabot dont les monuments d'époque antérieure nous fournissaient les premiers exemples [3]. L'état fragmentaire de l'objet n'empêche pas de constater que les deux extrémités du bateau sont franchement tournées vers l'intérieur; et sans doute est-ce cette forme, particulière aux embarcations babyloniennes, qui a inspiré le potier : elle lui aura donné l'idée d'utiliser un motif qui semblait s'y prêter de lui-même, et de reproduire en marbre un modèle de barque en quelque sorte privilégié, dont les extrémités, naturellement recourbées comme les flancs d'un vase, avaient à peine besoin d'être stylisées pour réaliser l'effet cherché. Il faut ajouter que ces extrémités, dans l'original, étaient vraisemblablement rapportées; car, à l'endroit où elles se réunissent à la coque, on observe deux séries superposées de hachures parallèles, qu'on ne peut guère interpréter autrement que comme un cordage double. Toute la partie médiane du vase a malheureusement disparu,

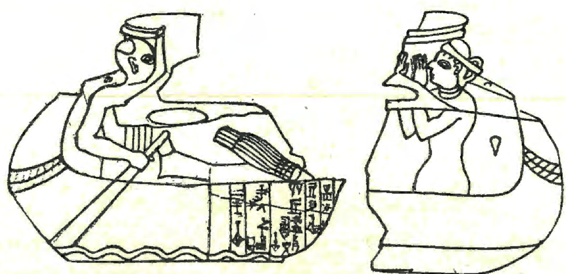


Fig. 27. — La barque-vase de Bismya (d'après Banks, *The Open Court*, XX, novembre 1906, p. 692).

[1] Un certain nombre de vases à représentations, provenant de ces fouilles, ont été publiés par Banks dans *The Open Court*, XX (novembre 1906), p. 685-693, sous le titre *Inlaid and engraved vases of 6500 years ago* (cf. aussi Banks, *Bismya*, p. 139-140).

[2] Banks, *The Open Court*, XX, p. 692.

[3] Il faut noter ici que la tablette cappadocienne A M 1486 du Louvre (cf. *Revue d'Assyriologie*, VIII, pl. I, n° 4 face) porte la représentation d'une barque dans laquelle se tient debout une divinité des eaux : or, les extrémités de cette barque sont assez exactement recourbées comme celles de la barque-vase de Bismya. L'analogie n'a rien qui doive surprendre. On sait que les tablettes dites cappadociennes ont subi directement l'influence babylonienne : et Thureau Dangin a prouvé (*Lettres et contrats de l'époque de la Ire dynastie babylonienne*, p. VIII — cf. aussi *Comptes rendus de l'Acad. des Inscr.*, 1909, p. 612) que ces tablettes, beaucoup plus anciennes qu'on ne le croyait d'ordinaire, appartenaient à une époque très voisine de la dynastie d'Ur.

et, avec elle, celle de la barque : il n'en subsiste plus que la représentation d'un objet assez étrange, à demi dressé au-dessus du bordage, et dont Banks n'explique pas la signification. Il est donc impossible de préciser si la barque de Bismya comportait une cabine : on peut être assuré, du moins, qu'une image ou un symbole divins en occupaient le milieu, puisqu'une femme est figurée à l'avant, debout et les bras levés, c'est-à-dire dans l'attitude habituelle de l'adoration [1]. Le caractère religieux de l'embarcation est encore attesté, d'ailleurs, par celui du vase lui-même; ce dernier, en effet, n'a sans doute jamais dû servir de récipient, et les trous dont il est percé à ses extrémités montrent qu'il devait être seulement destiné à être suspendu dans un temple [2].

Des représentations de cette nature contribuent singulièrement, semble-t-il, à éclairer le problème soulevé par les tablettes d'Abydos. Nous avons vu que, pour beaucoup de raisons déjà, les barques en sabot figurées sur ces tablettes avaient grandes chances d'avoir été les barques divines des Horiens; voici que nous retrouvons maintenant ces mêmes barques usitées, depuis les époques les plus anciennes, précisément dans cette partie de l'Asie d'où sont partis, selon toute vraisemblance, les envahisseurs qui ont supplanté la population primitive de l'Égypte au début de la période historique, et réussi à conquérir tout le pays, depuis le Sud jusqu'au Nord. Aux divers arguments qui militent en faveur de l'origine asiatique des Horiens [3] il est donc légitime d'en ajouter un de plus, tiré des analogies de forme qui apparentent au flotteur babylonien les flotteurs de type non naqadien en usage dans la vallée du Nil pendant les époques prédynastique et thinite. Il est vrai qu'on ne saurait appuyer cet argument sur des synchronismes rigoureux, et établir, par des rapprochements de dates, que le flotteur en sabot a été employé sur l'Euphrate avant de l'être sur le Nil. Néanmoins, comme, d'une part, ce type très caractéristique d'embarcation paraît avoir existé de tout temps en Babylonie, tandis qu'on ne le voit faire son apparition en Égypte qu'à partir d'une époque déterminée, et comme il diffère essentiellement, d'autre part, du type égyptien préhistorique, il faut bien admettre qu'il a été importé d'Asie en Égypte : l'hypothèse inverse serait insoutenable. Les barques abydéniennes et la barque-vase de Bismya sont deux exemplaires

[1] Banks, *The Open Court*, XX (novembre 1906), p. 692. — Un homme assis à l'arrière fait avancer — ou gouverne — le bateau au moyen d'une rame qu'il tient de la main droite.

[2] Banks, *op. cit.*, p. 692.

[3] Un certain nombre sont relatifs à la linguistique et à l'écriture : d'autres sont tirés de la présence d'objets en bronze dans les dernières tombes prédynastiques, ou encore de l'emploi en Égypte des sceaux cylindriques en pierre dure, de certaines coutumes funéraires, etc.

d'un même archétype : et qu'il faille chercher cet archétype en Asie, la chose nous paraît hors de doute. C'est pourquoi on ne le trouve représenté en Égypte qu'après la conquête horienne : de quelque côté que l'on envisage la question, on est toujours amené à conclure que les trois barques massives figurées sur les deux tablettes de Aha sont bien les barques religieuses des envahisseurs horiens.

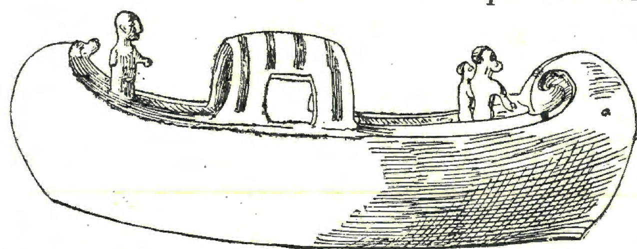


Fig. 28. — Modèle de barque, en argile — Musée de Berlin (d'après Schäfer, *A. Z.*, XXXIV (1896), fig. 10 de la page 161).

Cette conclusion en entraîne une autre, c'est que la si curieuse barque en sabot conservée par le Musée de Berlin (fig. 28) appartient, elle aussi, à la même catégorie[1]. On l'attribue d'ordinaire à la race préhistorique, c'est-à-dire, semble-t-il, à la race naqadienne; en réalité, si elle provient vraiment de Naqada, ce ne peut être que de cette partie de la nécropole qui a été fouillée par J. de Morgan en 1897, et qui est contemporaine des tombes thinites d'Abydos[2] : elle ne présente en effet aucun rapport avec les embarcations naqadiennes, tandis que sa ressemblance est évidente avec les barques des tablettes de Aha, et aussi, comme il fallait s'y attendre, avec la barque de Bismya. Bien qu'elle ait été recueillie dans une tombe, il est donc très probable que ce n'est pas une barque funéraire[3], mais une barque divine; on doit noter, d'ailleurs, que l'une des trois figurines dont se compose l'équipage est ithyphallique et paraît représenter un dieu[4], et aussi que deux trous de suspension sont ménagés, comme dans le vase de Bismya, aux extrémités du bateau. Celui-ci, qui est fait d'une argile recouverte d'un enduit jaune brun, mesure 0 m. 55 environ : l'extrémité d'avant en est tellement recourbée vers l'intérieur qu'elle vient presque rejoindre le niveau du bordage. Le milieu du bateau est occupé par une cabine au toit légèrement arrondi, ou, plus exactement, par une sorte de tunnel, ouvert aux deux bouts, et percé, en outre, d'une porte carrée sur sa face latérale droite[5].

(1) Elle a été publiée par Schäfer, *A. Z.*, XXXIV, p. 161 et fig. 10 et 11.
(2) Cf. p. 53. — Sur les raisons qui expliquent comment cette barque a pu être acquise par le Musée de Berlin en 1896, alors que les fouilles effectuées par de Morgan dans cette partie de la nécropole n'ont commencé qu'en 1897, cf. p. 54, note 1.
(3) Schäfer (*op. cit.*, p. 161) paraît incliner cependant à la considérer comme telle.
(4) Idem, fig. 11. — Cf. (?) les statues archaïques du dieu Min trouvées par Petrie à Coptos (reproduites dans Capart, *Les Débuts de l'Art*, fig. 150).
(5) Cette cabine paraît être constituée par une armature en bois, recouverte, soit de joncs liés ensemble, soit de peaux d'animaux.

Ajoutons qu'en dépit de son type en sabot très fortement accusé, la barque de Berlin — peut-être parce qu'elle est assez longue proportionnellement à la hauteur de sa muraille — présente un aspect beaucoup moins lourd que les barques des tablettes de Aha.

Ainsi les tablettes royales d'Abydos, si l'on en complète les données un peu sommaires au moyen des indications fournies par la Pierre de Palerme, accusent, par quelques-unes des représentations nautiques qu'elles comportent, un rapport évident avec les plus anciens monuments recueillis en Babylonie. Il est permis d'en inférer que les barques qui y sont figurées constituent, avec le modèle du Musée de Berlin, les premiers exemples vraiment typiques des barques religieuses amenées d'Asie par les conquérants horiens : et comme ces barques religieuses ne devaient pas différer essentiellement, au moins quant à la forme générale de leur coque, des barques civiles de ces mêmes Horiens, on voit que les tablettes abydéniennes, très vraisemblablement, nous rendent en même temps le type primitif de celles-ci.

En fait, elles nous en rendent également un autre, tout à fait différent du premier, et qui, cependant, est sûrement horien, lui aussi; nous voulons parler du ou des bateaux qui sont régulièrement représentés dans l'angle de droite de ces tablettes, avec ou sans addition du groupe [hiéroglyphes] : leur présence semble tout d'abord assez difficile à concilier avec celle des barques en sabot.

On les observe sur cinq des six tablettes royales d'Abydos à représentations nautiques. Les tablettes n°s 2 et 3 en comportent chacune deux[1], et les tablettes n°s 4, 10 et 11 un seulement[2]; dans la sixième (tablette n° 1) le bateau occupe non plus l'angle de droite, mais le milieu du registre supérieur, et est accompagné seulement du faucon. Il y a lieu de penser que toutes ces embarcations ont une signification identique[3], et qu'elles sont en rapport, comme Naville l'a montré le premier[4], avec l'indication d'une fête ou d'un anniversaire. On sait, du reste, que, dès les plus anciennes époques historiques, les noms d'un très grand nombre de fêtes égyptiennes sont ainsi déterminés par la représentation d'une barque : c'est la règle, en particulier, pour la plupart de celles qui sont énumérées sur la Pierre de Palerme, par exemple pour les fêtes [hiéroglyphes][5],

(1) Legge, il est vrai (*P. S. B. A.*, 1907, p. 20), propose d'y voir des embarcations funéraires.
(2) C'est dans les tablettes n°s 10 et 11 que ce bateau est surmonté du groupe [hiéroglyphes].
(3) Cf. p. 90 et suiv.
(4) *Recueil de travaux*, XXI, p. 116-117, et XXV, p. 68-69.
(5) Registre II, division 4.

[hiéroglyphes][1], [hiéroglyphes][2], [hiéroglyphes][3] et [hiéroglyphes][4]. L'éortologie égyptienne est encore trop mal connue pour que le caractère horien de ces fêtes puisse être démontré par des preuves certaines[5]; il est manifeste, au contraire, pour la solennité désignée par le groupe [hiéroglyphes], puisque les [hiéroglyphes] sont *les adorateurs* (proprement : *les serviteurs*) *d'Horus*[6], et que le nom de la fête [hiéroglyphes] signifie littéralement (*fête de la*) *barque du* ou *des serviteurs d'Horus.*

On pourrait être d'abord tenté d'entendre par là qu'on faisait naviguer, à l'occasion de cette fête, une barque divine montée ou suivie par des prêtres portant le nom de «*Serviteurs d'Horus*»; ces processions sur l'eau étaient fréquentes aux époques historiques, et la fête [hiéroglyphes] constituerait ainsi l'un des premiers exemples d'une coutume qui s'est généralisée par la suite : le fait que d'autres fêtes mentionnées sur la Pierre de Palerme sont déterminées par un bateau[7] tendrait, au surplus, à prouver que cette coutume était déjà en vigueur sous les dynasties thinites. En réalité, si la fête [hiéroglyphes] comportait des voyages processionnels de ce genre, ceux-ci ne devaient avoir qu'une valeur symbolique; ils étaient sans doute destinés à rappeler le souvenir d'autres voyages en barque, accomplis, à des époques antérieures, par les envahisseurs asiatiques de l'Égypte, c'est-à-dire par ces hommes auxquels leur culte envers le dieu Faucon avait fait donner le nom d'*adorateurs d'Horus.* Ce nom s'applique en effet, comme l'a montré Sethe[8], non pas à des personnages divins, mais à une race d'hommes, ou plutôt aux rois de cette race; et la fête [hiéroglyphes] paraît bien, dès lors, avoir été la solennité par laquelle les premiers rois de l'Égypte unifiée commémoraient les victoires qui avaient permis aux rois horiens du Sud, leurs prédécesseurs[1], d'établir peu à peu leur domination sur le pays entier. En un mot, c'était peut-être, accessoirement, une fête où l'on promenait la barque du dieu Horus et des demi-dieux ses compagnons; mais c'était sûrement, et avant tout, une fête où l'on glorifiait les navigations triomphales des conquérants horiens. Et si l'une et l'autre de ces idées sont sans doute contenues dans l'expression [hiéroglyphes], en d'autres termes, si la fête [hiéroglyphes], c'est-à-dire *la fête de la barque des serviteurs d'Horus*, a pu devenir en effet la fête de la barque d'Horus, la raison en est que la légende, dans tous les temps et dans tous les pays, s'est toujours emparée presque immédiatement des grands événements historiques, et que les barques grâce auxquelles les rois adorateurs du Faucon avaient fait la conquête de l'Égypte ont dû, en conséquence, être très vite symbolisées dans la barque du dieu Horus protecteur de ces rois. Mais, en adorant celle-ci, c'était celles-là qu'on honorait, et le culte rendu à la divinité s'adressait aussi aux ancêtres; très vraisemblablement, la fête [hiéroglyphes] était un anniversaire politique célébré par une fête religieuse. Si, comme il est possible, les diverses cérémonies s'en accomplissaient sur l'eau, c'est seulement, encore une fois, parce que les victoires qu'elle était destinée à rappeler avaient été avant tout des victoires navales; et peut-être ne faut-il pas chercher ailleurs l'explication de ces processions en barque qui paraissent avoir constitué, aux époques plus récentes, l'un des rites essentiels des fêtes religieuses égyptiennes : le cérémonial de ces dernières a très bien pu être réglé à l'imitation de celui que le caractère particulier de leur plus ancienne fête nationale avait imposé aux Égyptiens des premières dynasties.

On a parfois essayé de retrouver la victoire en l'honneur de laquelle aurait été célébrée telle ou telle fête [hiéroglyphes] mentionnée sur les monuments : par exemple, la présence du groupe [hiéroglyphes] qu'on relève — écrit d'ailleurs d'une façon assez anormale[2] — au-dessus de la représentation de dix décapités, dans

[1] II, 7; IV, 6 et 12. — La barque supporte ici deux faucons.

[2] II, 11; III, 5.

[3] III, 6. — La barque supporte ici deux faucons.

[4] IV, 8.

[5] Il paraît prouvé, cependant, pour quelques-unes d'entre elles, soit que le faucon entre dans la composition de leur nom (fête [hiéroglyphes]), soit qu'il figure dans la barque servant de déterminatif à ce nom (fêtes [hiéroglyphes] et [hiéroglyphes]; cf. les notes 1 et 3. — Dans ces deux exemples, la barque représentée est cette barque *Maati* dont le nom est donné au dernier registre du revers de la Pierre de Palerme, et dont il est également question dans les textes des Pyramides; cf. Naville, *Recueil de travaux*, XXV, p. 68-69). — Quelques autres parmi ces fêtes paraissent avoir été en corrélation avec la fête *Sd* et la réunion des deux royaumes.

[6] Cf. note 8, et p. 87, note 1.

[7] Cf. p. 85, note 5, et les notes 1-4.

[8] *Beiträge zur ältesten Geschichte Ægyptens*, p. 5 et 13.

[1] Sethe (*Beiträge zur ältesten Geschichte Ægyptens*, p. 13) étend le nom de *Šmśw Ḥr* aux rois de l'Égypte du Nord, en supposant que la ville de Bouto — ou, plus exactement, l'annexe [hiéroglyphes] de cette ville, où résidaient les rois du Nord — avait un Horus pour divinité locale. Cette partie de sa théorie n'est pas très convaincante, et lui-même convient (*ibid.*) que le parallélisme ainsi établi entre l'Horus du Sud et celui du Nord devait résulter d'une conception assez artificielle. En réalité, il semble que l'Horus de Bouto soit né à une époque postérieure à la réunion des Deux Égyptes, et que sa légende corresponde à une tentative d'unification religieuse du pays; à l'époque préménite, c'est bien plutôt Héliopolis qui devait être la capitale religieuse de l'Égypte du Nord. Au surplus, en ce qui concerne la fête [hiéroglyphes], Sethe (*op. cit.*, p. 15) reconnaît que celle-ci n'intéresse que l'Horus d'Hiérakonpolis, c'est-à-dire l'Horus du Sud.

[2] Cf. p. 89-90.

un des registres de la grande palette d'Hiérakonpolis[1], fournirait, d'après Naville[2], la preuve que ce registre tout entier reproduit la fête commémorative de la destruction des *Anou*[3]. En réalité, cette réunion de la barque et du faucon pourrait tout aussi bien prouver que la scène conserve le souvenir d'une bataille navale gagnée par les Horiens[4], avec celui des massacres qui ont accompagné ou suivi la victoire : on peut constater du moins, à propos de cette scène, qu'elle nous conserve le premier exemple connu[5] de l'expression employée pour désigner une fête. Les éléments ont beau en être disposés d'une façon exceptionnelle[6], ils demeurent cependant reconnaissables; et Naville[7] a pu rapprocher le groupe tout entier du groupe similaire dont il est fait un usage si constant dans le calendrier de Palerme[8]. La différence consiste surtout en ce qu'à l'époque de Narmer la fête n'était peut-être célébrée encore que dans certaines occasions exceptionnelles, au lieu qu'à partir des premiers rois thinites, très probablement, et, en tout cas, jusqu'au règne de Śnfrw, les tablettes d'Abydos et la Pierre de Palerme nous apprennent qu'elle revenait

(1) *A. Z.*, XXXVI, pl. XII; *Hierakonpolis*, pl. XXIX; CAPART, *Les Débuts de l'Art*, fig. 168; BÉNÉDITE, *Une nouvelle palette en schiste*, fig. 1.

(2) *Recueil de travaux*, XXI, p. 117 et 120.

(3) Sur cette fête, cf. NAVILLE, *loc. laud.*, — et CAPART, *La fête de frapper les Anou* (dans la *Revue de l'Histoire des Religions*, XLIII, p. 263).

(4) Newberry (*Notes on some Egyptian nome-ensigns*, dans *Ancient Egypt*, 1914, p. 6) voit dans la réunion de la barque et du harpon l'insigne du nome du Harpon, au-dessus duquel la présence du faucon symbolise «la conquête du Royaume du Harpon par le chef du clan du Faucon».

(5) Bien que Narmer soit le plus généralement identifié avec Boudjaou-Βοηθός, premier roi de la IIe dynastie, on sait, en effet, que cette identification n'est nullement certaine (cf. BÉNÉDITE, *Le couteau de Gebel el ʿArak*, p. 19 — et aussi plus haut, p. 48, note 4, et 74, note 1); et, jusqu'à preuve formelle du contraire, il est permis d'inférer du style des monuments portant le cartouche de ce roi — en particulier, du style de la grande palette d'Hiérakonpolis — que Narmer, s'il n'est pas Ménès lui-même, doit sans doute être considéré comme un des prédécesseurs immédiats de celui-ci.

(6) Cf. p. 89-90.

(7) *Recueil de travaux*, XXI, p. 117. — Petrie (*Hierakonpolis*, I, p. 10) traduit au contraire par *Ḥor-ua* = *seul Horus* le signe du faucon perché sur un harpon : et, comme ce signe est placé au-dessus d'un bateau, il en conclut que c'est le roi qui est ici figuré arrivant par eau jusqu'à une salle désignée seulement par le nom de sa porte; il faudrait alors voir le nom de cette porte dans le groupe écrit en avant de la barque. Une telle hypothèse paraît bien hasardée (sur la réunion du harpon et de la barque non accompagnés du faucon, cf. V. CALICE dans *A. Z.*, XLI, p. 89).

(8) Cf. aussi *Hierakonpolis*, II, p. 42. «The bird on a harpoon with a boat below have some connection with a festival.»

périodiquement, et qu'elle était même, grâce à cette périodicité, devenue un mode de datation[1]. Comme on la célébrait tous les deux ans, en même temps (?) qu'on procédait à un recensement général ()[2] des ressources du pays, on disait «*la cinquième, la sixième, la septième fois, etc., du recensement*» ()[3] — c'est-à-dire aussi, semble-t-il, de la fête *Šmśw Ḥr* — pour exprimer qu'un événement s'était passé sous la dixième, la douzième, la quatorzième année de tel ou tel roi; et ainsi de suite[4].

En résumé, la fête paraît bien avoir été, pour les rois égyptiens du début de l'époque historique, la fête commémorative des grandes batailles gagnées par leurs ancêtres horiens. Dès lors, il est probable qu'elle était, à l'origine, la fête par excellence de la barque, puisque c'est sur l'eau que ceux-ci avaient dû remporter leurs victoires décisives; et, peut-être même, jusqu'à l'époque où elle est tombée en désuétude[5], a-t-elle conservé, au moins dans les cérémonies symboliques qui la constituaient, le souvenir de cette origine. De toutes façons, les mentions qu'on en rencontre sur les monuments présentent, au point de vue nautique, une importance considérable, car elles peuvent nous fournir un certain nombre de renseignements sur les bateaux de type horien, et donner lieu à des comparaisons avec les barques, étudiées précédemment, qui figurent sur le troisième registre des tablettes de Aha[6] ou sur celui de la tablette de Zer[7]. On comprend en effet que, dans les représentations soignées tout au moins, les différents détails de l'embarcation qui sert à déterminer le nom de la fête constituent autant d'indications précieuses : il est nécessaire, en conséquence, d'étudier d'un peu plus près les différents documents où se trouve mentionnée cette fête.

Le plus ancien, nous l'avons vu, est la grande palette de Narmer[8]; le groupe qui nous occupe y est écrit d'une façon beaucoup plus simplifiée que sur les

(1) Cf. SETHE, *Beiträge zur ältesten Geschichte Ægyptens*, p. 15.

(2) Sur ce recensement, cf. SCHÄFER, *Ein Bruchstück altägyptischer Annalen*, p. 9.

(3) Calendrier de Palerme, quatrième registre, divisions 5, 7 et 9.

(4) L'opinion de Naville, suivant laquelle le calendrier de Palerme serait «indépendant du comput des années du règne du souverain» (*Recueil de travaux*, XXV, p. 72), ne nous paraît donc pas pouvoir être maintenue.

(5) C'est-à-dire, à ce qu'il semble, à la fin de la période thinite; on ne trouve plus, en tout cas, la fête mentionnée, sur le calendrier de Palerme, à partir du règne de Śnfrw (cf. NAVILLE, dans *Recueil de travaux*, XXI, p. 116, et XXV, p. 74).

(6) Cf. p. 69 et suiv.

(7) Cf. p. 79, note 5.

(8) Cf. p. 88, note 5.

monuments d'époque postérieure (fig. 29). Ici, le signe , au lieu d'être indépendant du faucon, sert en quelque sorte de perchoir à l'oiseau divin; il est, de plus, assez abrégé, et se réduit à un crochet en forme de harpon[1]. La barque elle-même est d'un type composite; elle rappelle les barques naqadiennes par sa muraille très basse — que couronne une sorte de bordage courant d'une extrémité à l'autre[2] — et par la forme cintrée de sa coque; mais, en même temps, ses extrémités franchement verticales (l'étambot est même légèrement tourné vers l'intérieur) l'apparentent visiblement aux flotteurs babyloniens. Une cabine assez haute et très longue occupe tout l'arrière[3]; une autre construction, beaucoup plus basse, se dresse à l'avant, et paraît être réunie à la partie supérieure de l'étrave au moyen d'une ligne — figurant peut-être un cordage — dont on ne distingue pas nettement la signification. Enfin, entre les deux cabines, un objet mal défini, et pour lequel on ne saurait proposer aucune explication, semble posé à même le pont.



Fig. 29. — Type de barque servant à déterminer le nom de la fête dans la grande palette de Narmer (Quibell, *A. Z.*, XXXVI, 1898, pl. XII).

Avec le règne de Aha nous entrons vraiment dans la période historique[4]. Trois tablettes au cartouche de ce roi paraissent bien, quoique sous une forme abrégée, mentionner la fête [5]. Sur celle qui a été recueillie par de Morgan à Naqada (fig. 30), il est intéressant de noter, en tout cas, que le groupe présumé représenter cette fête affecte un peu la même forme que sur la palette de Hiérakonpolis; si, par ailleurs, la tablette tout entière, comme il est presque certain, figure une représentation de la fête *Śd*[6], il s'ensuivrait que la fête , si elle ne se confondait pas, aux époques les plus anciennes, avec la fête *Śd*, constituait tout au moins l'un des éléments essentiels de celle-ci : hypothèse très vraisemblable, au surplus, puisque l'idée de la fête *Śd* paraît

[1] Cf. Naville, *Recueil de travaux*, XXI, p. 117. — Sur la façon dont Newberry et Petrie interprètent le groupe, cf. p. 88, notes 4 et 7.

[2] Cf. p. 49 les barques de type naqadien figurées sur un bas-relief en ivoire trouvé dans le grand dépôt d'Hiérakonpolis.

[3] Les côtés en sont recouverts d'un rideau, représenté par des hachures parallèles (cf. la note 1 de la page 77, relative à la cabine de certaines barques divines du tombeau de).

[4] Cf. p. 74, note 1.

[5] Cf. cependant p. 85, note 1.

[6] Cf. Legge, dans *P. S. B. A.*, 1906, p. 257-258, — et plus haut, p. 69, note 1.

avoir toujours été liée à celle de la réunion des deux terres[1]. Quoi qu'il en soit, à Naqada comme à Hiérakonpolis, le faucon n'est pas séparé du signe [2], et la barque ne saurait être rangée dans une catégorie très nettement définie. D'une part, sa surface de contact avec l'eau est plus considérable que celle de la barque figurée sur la palette de Narmer; mais, d'autre part, sa muraille n'est guère plus haute : en revanche, ses extrémités verticales lui donnent l'apparence horienne. Une sorte de branche, traversée par une série de lignes parallèles, et dans laquelle Legge a proposé de reconnaître le prototype des signes , de l'époque classique[3], est suspendue à l'avant du bateau : enfin, celui-ci ne comporte qu'une seule cabine, surélevée, à ce qu'il semble, au moyen d'un faux pont, et qui rappelle, par sa forme générale, le naos qu'on voit représenté sur la grande fresque d'Hiérakonpolis[4].

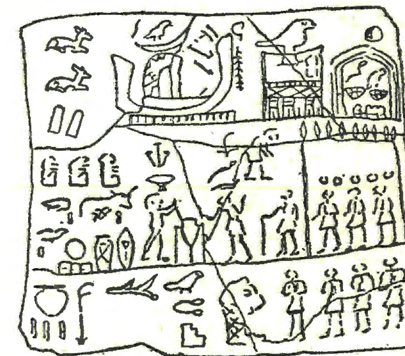


Fig. 30. — La tablette de Aha — Naqada, 1re dynastie (d'après Legge, *P. S. B. A.*, 1906 (XXVIII), p. 252 et suiv., pl. II, fig. 2).

Les deux bateaux qui occupent l'angle de droite du registre supérieur, dans les deux autres tablettes de Aha — tablettes nos 2 et 3 de Legge[5] — sont encore plus déconcertants; néanmoins, quand on les compare au bateau précédent, ainsi qu'aux bateaux figurés au registre supérieur des tablettes de Mersekha et de Qa[6], ou encore à ceux qui déterminent le groupe dans le calendrier de Palerme, on se convainc qu'ils doivent servir, eux aussi, à désigner une fête[7], et que celle-ci ne peut être que la fête , ou, plus précisément,

[1] Sur la fête *Śd*, cf. Naville, *Festival Hall*, p. 9 et suiv.; Moret, *Du caractère religieux de la royauté pharaonique*, p. 235 et suiv., et *Mystères égyptiens*, p. 73 et suiv.

[2] Il est perché sur un objet semi-circulaire, lequel n'est sans doute qu'une variante du harpon de Hiérakonpolis; or celui-ci (cf. p. 90, note 1) paraît bien n'être lui-même qu'une forme abrégée du signe .

[3] *P. S. B. A.*, XXVIII, p. 254, note 6, et p. 257. — On doit noter qu'une branche(?) assez analogue sert quelquefois de déterminatif au nom du bâton *ḏʿm* (cf. Sottas et Drioton, *Introduction à l'étude des hiéroglyphes*, p. 150).

[4] Cf. p. 41, note 3.

[5] Cf. p. 69 et suiv., — et la figure 24.

[6] *Royal Tombs*, I, pl. XVII, 26 et 29 (= tablettes nos 10 et 11 de Legge — cf. p. 67, note 3, et p. 98, note 2).

[7] L'aspect étrange de ces bateaux provient en grande partie de ce qu'un certain nombre de leurs éléments paraissent être à claire-voie; mais il n'y a là, en réalité, qu'un artifice de dessin (cf. p. 69).

une partie de la fête *Śd* qui commémorait les victoires navales des Horiens. C'est ainsi que l'objet qui pend à l'avant des deux barques, dans les tablettes n°s 2 et 3, paraît bien n'être qu'une variante de la branche (?) de la tablette n° 1, développée ici jusqu'à former une sorte de châssis de bois, sur lequel étaient vraisemblablement tendus une étoffe ou un filet (?); ce serait alors le premier exemple certain [1] de cet accessoire, particulier, semble-t-il, aux barques divines et royales, qu'on relève assez fréquemment dans les barques horiennes d'époque postérieure, sur la Pierre de Palerme, par exemple [2], et dans les textes des Pyramides. C'est également par analogie qu'on peut interpréter comme une cabine la masse assez informe occupant l'arrière du bateau, dans la tablette n° 2 [3]; il s'agit sans doute d'un naos à toit légèrement cintré, qui fait songer à la fois au naos d'une des barques de la grande fresque de Hiérakonpolis [4] et à celui des barques qui déterminent le groupe [hiéroglyphes] dans le calendrier de Palerme. En dépit de certaines différences de détail, toutes ces cabines divines sont d'ailleurs construites suivant un même type, lequel est le type hiéracopolitain, c'est-à-dire le type naqadien légèrement transformé par les Horiens, lors de leur arrivée en Égypte, et adapté par eux aux nécessités de leur culte [5]; le fait qu'on ne l'observe sur les monuments qu'à partir de la fin de la période préhistorique suffirait à prouver, au surplus, que c'est une des formes du type horien du naos. Il conserve les deux constructions des embarcations naqadiennes, mais en les différenciant habituellement par leur hauteur : en outre, ces constructions, au lieu d'être séparées, comme c'était la règle à l'époque naqadienne, sont toujours accolées l'une à l'autre [6]. Il en est ainsi dans les barques de Palerme, et aussi, malgré les apparences, dans celles de la tablette n° 2 d'Abydos. Bien que, dans ces dernières, le dualisme des cabines n'apparaisse pas nettement, les autres détails par lesquels ces cabines se rapprochent de celles des barques qui déterminent d'ordinaire le groupe [hiéroglyphes] donnent à penser qu'elles s'en rapprochaient également par celui-là.

Parmi ces détails, le plus caractéristique est certainement le long mât qui

(1) Cf. cependant p. 45.

(2) Cf. surtout IV, 6 (Schäfer, *Ein Bruchstück altägyptischer Annalen*, p. 23). — Il ne faut pas confondre cet accessoire avec la branche, parfois très développée, qu'on voit plantée à l'avant des bateaux des poteries naqadiennes (cf. p. 16-17). — Sur l'étoffe (? — ou le filet?) de proue, cf. p. 105, note 1, et p. 141-142.

(3) Dans la tablette n° 3 cette cabine est réduite à une ligne incurvée.

(4) Cf. p. 41, note 3.

(5) Cf. p. 46.

(6) Cf. p. 37.

surmonte la cabine, et dont la hauteur atteint ou dépasse même parfois celle des extrémités. Si on ne l'observe pas encore à Hiérakonpolis [1], il est constant sur la Pierre de Palerme, où il est planté juste entre les deux constructions dont se compose la cabine [2]; sur la tablette de Qa, il se dresse au contraire à l'avant du naos, c'est-à-dire entre celui-ci et la proue du bateau. Dans tous ces exemples, il est unique, et se termine, à sa partie supérieure, par un symbole dont la forme paraît reproduire, soit la base [hiéroglyphe] du signe [hiéroglyphe] [3], soit ce signe lui-même en son entier [4]; sur les deux tablettes de Aha, il est remplacé par trois barres verticales, érigées en avant de la cabine, et qu'on serait d'autant plus tenté de prendre d'abord pour de simples piquets qu'ils ne supportent aucun objet symbolique : on sait que, dans certains modèles d'embarcations divines de la XIIe dynastie, des coffres à représentations de faucons sont ainsi entourés de grands poteaux arrondis [5]. Ici, cependant, la hauteur de ces piquets supposés, comme aussi la place qu'ils occupent montrent qu'ils sont en rapport avec le naos, et qu'ils doivent jouer un rôle analogue à celui du mât des cabines de Palerme : en outre, leur nombre, semble-t-il, constitue à lui seul une indication. Alors que les barques de Bersheh comportent d'ordinaire huit montants ou piquets de proue [6], celles des tablettes n°s 2 et 3 n'en comportent que trois : or, nous avons constaté déjà que l'idée du dieu Faucon paraît avoir été associée de très bonne heure en Égypte à celle d'objets réunis par trois [7]. On sait que le fait est prouvé pour les basses époques, où la triplification du signe de la massue sert précisément à écrire le nom d'Horus [8]; étant donné, d'autre part, que la massue

(1) Il est vrai qu'il se dresse devant les naos du type le plus ancien, lesquels sont tout à fait semblables au naos hiéracopolitain (cf. Erman, *Ægyptische Religion*, 1905, p. 4-5, et, plus haut, les deux figures de la page 21).

(2) Cf. II, 1, 4, 6, 8, 10; IV, 1, 3, 5, etc. — La même disposition se retrouve sur une des barques de la tablette de Mersekha.

(3) II, 1, 4, 6, 8, 10; IV, 1, 3, 5, 7, 9, 15; V, 1, 3, 5, 10, 12.

(4) IV, 11 (cf. Schäfer, *op. cit.*, p. 24) et 13 (?). — Dans les barques servant à déterminer des fêtes autres que la fête [hiéroglyphes], le mât, lorsqu'il y en a un, supporte un symbole différent (cf. par exemple II, 7; III, 6; IV, 6, 12).

(5) Bateaux n°s 32823 et 32818 du Musée du Caire (cf. Daressy, *Fouilles de Deir el Bircheh*, dans *A. S. A.*, I, p. 32 et 37 = Reisner, *Models of Ships and Boats*, n°s 4949 et 4953). L'avant de l'un de ces bateaux est également surmonté de piquets.

(6) On n'en voit que quatre dans la représentation de Daressy, parce que les barques sont figurées de côté.

(7) Cf. p. 79.

(8) Cf. von Bergmann, *Hierogl. Inschrift.*, pl. XXVIII, 1: [hiéroglyphes] «Horus est derrière lui (= le roi) en protection de ses membres»; — et aussi *ibid.*, p. 21, note 2. — Les trois massues s'observent encore à l'avant d'un bateau gravé sur un rocher, entre Assouan et Kôm-Ombo, et

elle-même était sûrement, à l'origine, un attribut particulier aux clans horiens[1], il est possible que les poteaux qui surmontent les barques de la Pierre de Palerme ou celles des tablettes de Mersekha et de Qa représentent en réalité des massues horiennes : ce doivent être ces mêmes massues, en tout cas, qui se dressent, groupées par trois, à l'avant des barques de Aha[2]. Puisqu'elles sont un symbole ou un attribut du dieu Horus, elles peuvent donc être interprétées comme un équivalent du faucon, et l'on peut retrouver, en conséquence, dans les barques de Aha, deux au moins des éléments du groupe qui sert à exprimer habituellement le nom de la fête 𓌟𓅃𓊛.

Pour que l'assimilation fût complète, il faudrait qu'on y retrouvât également le signe 𓌟, dont il ne subsiste en fait aucune trace. Mais cette lacune peut s'expliquer par une négligence de l'artiste[3]; et, d'ailleurs, le 𓌟 manque aussi quelquefois dans les bateaux du calendrier de Palerme[4]. Il est vrai que ce dernier monument écrit régulièrement le nom de la fête 𓌟𓅃𓊛 sous sa forme pleine, en sorte que le 𓌟 y est toujours représenté, au moins au-dessus du bateau; quoi qu'il en soit, on peut, semble-t-il, restituer ce signe sur les tablettes de Aha, par analogie avec celles de Mersekha et de Qa, dans lesquelles, comme sur la Pierre de Palerme, le 𓌟 figure à côté du faucon. En ce qui concerne ce signe lui-même, on sait qu'il est assez malaisé d'en expliquer tous les éléments. Les représentations très abrégées fournies par la palette de Narmer[5] — et, peut-être aussi, par la tablette naqadienne de Aha[6] — ne sont guère instructives à cet égard; c'est à Abydos, sur un fragment en albâtre portant le cartouche du roi [hieroglyphs][7], qu'on trouve pour la première fois le 𓌟 figuré dans tous ses détails

relevé par Sayce (cf. Boreux, *Les poteries décorées de l'Égypte prédynastique*, p. 12 et fig. 3); on ne saurait dire, il est vrai, à quelle époque exactement remonte ce dessin rupestre, mais il est à présumer, en tout cas, qu'il se rapporte à une scène d'adoration.

(1) «Aux plus anciennes époques, l'enseigne du chacal (c'est-à-dire du plus grand allié du faucon) est traversée par la massue (cf. E. Meyer, dans *A. Z.*, XLI, p. 104). — Un peu plus tard, la palette de Narmer nous montre le roi (complètement identifié avec le faucon, puisqu'il ne fait que répéter le geste de l'oiseau) brandissant cette même massue» (Boreux, *op. cit.*, p. 19, note 1).

(2) Les têtes de ces massues ne sont pas visibles; mais on ne saurait attendre une bien grande précision d'un art si conventionnel encore par tant de côtés.

(3) Le naos et les trois massues occupant à eux seuls toute la longueur du bateau, la place a pu manquer au graveur pour représenter le 𓌟.

(4) II, 10, et IV, 7.

(5) Cf. p. 89-90.

(6) Cf. p. 91, note 2.

(7) Petrie, *Royal Tombs*, II, pl. VII, 7, et p. 25 et 50.

(fig. 31). En comparant ce fragment avec un certain nombre de monuments d'époques plus récentes — avec la Pierre de Palerme, en particulier[1] — on observe que le signe 𓌟 se compose d'une longue canne à crochet — ou, peut-être, d'une pique en métal — à laquelle est attaché un couteau emmanché dans une poignée; autour de cette canne ou de cette pique, sur une étendue qui varie suivant les cas, s'enroule un objet cylindrique qui paraît constituer, avec le crochet, la partie principale du signe, puisque l'un et l'autre sont toujours représentés, même dans les exemples où le couteau fait défaut[2]. C'est principalement ce cylindre qui a donné lieu à des interprétations assez diverses : tandis que Loret[3] le considère comme une couverture ou une toile de tente, Griffith[4] y voit l'équivalent d'un paquetage, un objet faisant partie de l'équipement du maître, et que les serviteurs (*šmś-w*) portaient enroulé autour d'un bâton. Il faut surtout retenir de ces suggestions que le 𓌟 était l'insigne des *šmś-w* attachés à la personne, soit d'un homme, soit d'un dieu; et l'on peut dès lors admettre que le dieu Horus, au cours de ses expéditions triomphales dans la vallée du Nil, faisait sans doute porter par ses *šmś-w* les armes qui étaient censées lui permettre, au jour de la bataille, de combattre ses ennemis : ces armes seront ensuite, et très naturellement, devenues l'emblème de ses «compagnons». En d'autres termes, le signe 𓌟 paraît être un composé symbolique des armes ou des instruments qui ont assuré aux Horiens la domination d'abord sur l'Égypte du Sud, puis sur les deux pays[5] : à la longue

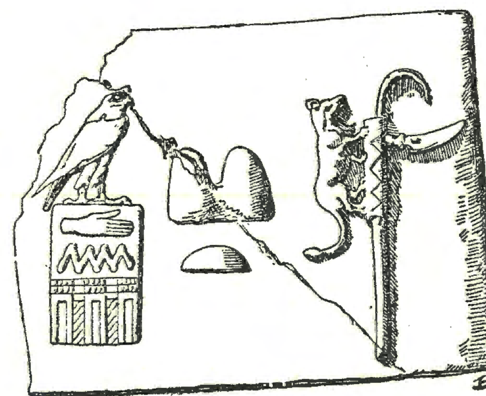


Fig. 31. — Fragment en albâtre, au cartouche du roi [hieroglyphs] (Petrie, *Royal Tombs*, II, pl. VII, 7).

(1) Cf. aussi Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 362 et 373.

(2) Cf. les tablettes de Mersekha et de Qa — et quelques-uns des signes 𓌟 de la Pierre de Palerme. — Dans les représentations coloriées du signe, le bloc cylindrique du milieu est peint en blanc ou en jaune, et le couteau en rouge; un autre objet, également rouge, fait saillie en dessous du cylindre, comme le couteau en dessus (Griffith, *Hieroglyphs*, p. 62, et pl. VII, fig. 102; la représentation est empruntée à une tombe de la XIIe dynastie); enfin la canne elle-même est quelquefois peinte en noir (Daressy, dans *A. S. A.*, I, p. 32 et 37).

(3) *B. I. F. A. O.*, III, p. 12, note 2.

(4) *Hieroglyphs*, p. 62.

(5) Loret (*loc. cit.*) y voit, au contraire, «le modeste bagage d'un nomade primitif : une couverture ou une toile de tente, un bâton à bout recourbé, et un couteau de silex». — Sottas et Drioton (*Introduction à l'étude des hiéroglyphes*, p. 151) décrivent le signe 𓌟 comme un «échafaud (?)».

canne recourbée, avec laquelle on peut indifféremment saisir ou frapper l'adversaire, il réunit donc le couteau, préférable à qui veut attaquer celui-ci de près ou se défendre contre lui, et aussi, très vraisemblablement, le lasso, qui l'atteint de loin, ou la corde, qui permet de l'immobiliser [1]. Du moins, cette interprétation de la partie cylindrique du signe paraît-elle assez probable, si l'on considère que celle-ci comporte toujours, dans les représentations soignées, une ligne spiralée [2] ou en zigzag [3] qui ne peut figurer qu'un lien [4]. C'est donc sans doute parce que la signification véritable s'en est perdue de bonne heure que l'objet a pu finir par être habituellement traité comme un paquetage; mais qu'il ait représenté, à l'origine, une corde enroulée autour d'un bâton, le fragment d'albâtre au cartouche de , trouvé par Petrie dans la tombe de ce roi [5], ne permet guère d'en douter. Le système de lignes qui accompagne le cylindre médian du signe , sur la Pierre de Palerme, par exemple, ou dans les modèles de Bersheh [6], est à la fois un souvenir et une déformation du type primitif.

On le voit, les éléments dont se compose le groupe concourent tous, encore une fois, à suggérer l'idée que la fête désignée sous ce nom était en quelque sorte l'anniversaire guerrier des Horiens, la solennité par laquelle ceux-ci célébraient les victoires qui avaient établi définitivement leur domination sur l'Égypte. A propos de cette solennité, Sethe a émis l'opinion que les rois de l'Égypte du Sud antérieurs à Ménès — c'est-à-dire ceux-là mêmes qui portaient le nom de *serviteurs ou adorateurs d'Horus*, les véritables en un mot [7] —

[1] C'est Griffith qui paraît avoir reconnu le premier, dans le signe , la réunion d'un bâton, d'une corde et d'un couteau; il en conclut que ce signe est véritablement l'emblème des serviteurs, armés pour assister leur maître «dans l'exécution de la justice, à la guerre ou à la chasse» (*Royal Tombs*, II, p. 50). De toutes façons, on peut dire que le est un symbole guerrier par excellence; et c'est peut-être pour cette raison que le nom de la déesse — laquelle paraît liée à des idées de chasse ou de vengeance — est quelquefois déterminé par une lionne(?) en train de monter le long de ce signe (*e. g. Royal Tombs*, I, pl. XXXII, 39; II, pl. VII, 7; cf. aussi *Pierre de Palerme*, III, 13. — Sur cette déesse, cf. Griffith, dans *Royal Tombs*, II, p. 50).

[2] *Royal Tombs*, II, pl. VII, 7.

[3] *Pierre de Palerme*, III, 13, et *passim* — Daressy, *A. S. A.*, I, p. 32 et 37.

[4] C'est l'extrémité inférieure de ce lien qui déborde le dessous du cylindre, dans l'hiéroglyphe habituel du signe (cf. aussi Griffith, *Hieroglyphs*, pl. VII, fig. 102 et p. 62); on ne l'observe pas encore dans les représentations du datant de l'époque thinite.

[5] *Royal Tombs*, II, pl. VII, 7 (cf. la figure 31).

[6] Cf. la note 3.

[7] Cf. p. 86 et 87 note 1.

rendaient au dieu Faucon, dans le temple de Neχen, un culte que leurs successeurs thinites ont continué de célébrer en accomplissant, à des dates déterminées, un pèlerinage à Hiérakonpolis. C'est ce voyage commémoratif qui aurait proprement constitué, suivant lui, la fête ou *service d'Horus;* et, comme les années où il était effectué — années qui s'appelaient *«années du service d'Horus»* — revenaient à intervalles réguliers, on comprend qu'elles aient pu devenir une façon de mesurer le temps [1]. — Cette théorie présente, entre autres avantages, celui d'expliquer pourquoi la fête a disparu lorsque This a été supplantée comme capitale par Memphis [2]; à partir de cette époque, il eût sans doute été de plus en plus difficile aux rois égyptiens d'accomplir ainsi tous les deux ans un voyage devenu de plus en plus long. Il est probable, cependant, que celui-ci avait toujours été, en réalité, un voyage fictif [3], et se réduisait à une sortie processionnelle du dieu dans sa barque [4]; en outre, nous avons vu déjà que la fête elle-même ne devait pas seulement consister en une adoration d'Horus, mais qu'elle était véritablement aussi une «fête de la barque», c'est-à-dire une solennité commémorant les victoires navales des Horiens [5]. Dans le groupe il semble bien que le signe soit plus qu'un déterminatif, et qu'il représente un des éléments constitutifs du mot, au même titre que le faucon ou le signe : la fête , ou *fête de la barque des serviteurs d'Horus*, devait être, avant tout, la fête célébrée en l'honneur des barques sur lesquelles les Horiens du Sud avaient conquis peu à peu l'Égypte [6].

Mais alors ces barques, tout au moins dans les représentations non cursives du groupe , devraient être des barques horiennes; et puisque ce sont, au fond, des barques divines, au même titre que les barques en sabot des tablettes de Aha et de Zer [7], on s'attendrait qu'elles appartinssent au type de celles-ci. Or, c'est précisément le contraire qu'on observe dans un certain nombre

[1] Sethe, *Beiträge zur ältesten Geschichte Ægyptens*, p. 15 et 99 — cf. aussi Schäfer, *Ein Bruchstück altägyptischer Annalen*, p. 8 et 9.

[2] Cf. p. 89, note 5.

[3] Tel est, d'ailleurs, l'avis de Sethe lui-même, *loc. cit.*, p. 15.

[4] Cf. p. 86.

[5] Avant de commémorer, à l'époque thinite, la victoire définitive de ceux-ci, elle avait donc dû commémorer, à l'époque préménite, les victoires remportées par eux sur leurs voisins immédiats du Sud.

[6] Cf. p. 86 et suiv.

[7] Cf. p. 69 et suiv. et p. 79, note 5. — Sur le caractère horien de ces barques, cf. p. 80 et suiv.

de cas; et, dans les autres, il arrive que le type d'embarcation représenté soit entièrement différent sur deux monuments de même époque. L'exemple le plus frappant à cet égard est fourni par les tablettes n°s 2 et 3 d'Abydos : les deux barques du registre supérieur y sont franchement naqadiennes par la forme de leurs extrémités, tandis que les trois barques en sabot du troisième registre présentent un caractère asiatique très accusé. Le plus souvent, cependant, les monuments des premières dynasties dans lesquels il est fait mention de la fête *Sd* ou de la fête [hiéroglyphes] reproduisent un type de flotteur composite, qui tient du type naqadien par sa muraille peu élevée, et du type mésopotamien par ses extrémités sensiblement verticales. C'est ce type qu'on observe sur la palette d'Hiérakonpolis[1], et c'est aussi celui qui est représenté sur la tablette n° 1 — c'est-à-dire sur un monument contemporain des tablettes n°s 2 et 3 — ainsi que sur les tablettes n°s 10 et 11[2]. Au contraire, les bateaux qui déterminent le groupe [hiéroglyphes] dans le calendrier de Palerme appartiennent uniformément à la catégorie des bateaux mésopotamiens de type pur. Les extrémités en sont ordinairement verticales, quelquefois même l'une d'elles — en général, l'étambot[3] — est tournée vers l'intérieur; en outre, presque toutes ces barques ont l'avant plus haut que l'arrière, détail qui caractérise quelquefois les embarcations horiennes[4] : on le relève également, en tout cas, sur les tablettes n°s 10 et 11 — où il est même très accentué — ainsi que sur la tablette n° 1.

En résumé, entre le règne de Narmer et la Ve dynastie[5], le type de la barque divine ne paraît pas avoir été fixé, en Égypte, d'une façon nettement arrêtée[6]. Il est vrai que, dès cette époque, l'esthétique des graveurs variait sans doute d'une région à l'autre, et aussi que la matière même dont sont faites les tablettes abydé-

[1] Cf. p. 90.

[2] Il y aurait lieu, en réalité, à propos de ces dernières, d'établir une distinction de plus. L'étrave de la barque du groupe [hiéroglyphes], dans la tablette n° 10, est presque verticale; elle affecte au contraire, dans la tablette n° 11, une forme arrondie et évasée qui rappelle le type naqadien. — Quant à la seconde des deux barques de la tablette n° 10, elle est d'un type encore différent, tout à fait analogue à celui de certaines barques religieuses des textes des Pyramides (cf. p. 104 et suiv.).

[3] *E. g.* II, 4, 8; IV, 5, 7; V, 9; cf. aussi III, 10, et IV, 8, les bateaux servant à déterminer des fêtes autres que la fête [hiéroglyphes]. Il paraît difficile d'attribuer à la seule fantaisie du lapicide des détails qui différencient de façon aussi nette ces diverses embarcations.

[4] Cf., par exemple, la barque non naqadienne de la grande fresque d'Hiérakonpolis.

[5] C'est à cette dernière date, en effet, qu'il faut vraisemblablement faire remonter la rédaction du calendrier de Palerme (Schäfer, *Ein Bruchstück altägyptischer Annalen*, p. 4).

[6] La tablette n° 4 de Legge (= tablette au cartouche de Zer) est particulièrement intéressante

niennes a pu quelquefois obliger les artistes à interpréter d'une façon conventionnelle et peu exacte les modèles qu'ils avaient sous les yeux[1]; l'une et l'autre de ces raisons, cependant, ne suffirait pas à expliquer pourquoi l'on observe, pendant toute la période thinite, des types si divers d'embarcations divines. Cette diversité ne peut tenir qu'à celle des originaux eux-mêmes; et il est très probable, dès lors, qu'il a dû en être de ces barques divines comme des autres sortes d'embarcations employées dans l'Égypte primitive. Nous avons vu que la plupart de celles-ci étaient des embarcations composites, c'est-à-dire qui mêlent à certaines des caractéristiques du type naqadien un plus ou moins grand nombre de détails empruntés aux bateaux horiens[2]; les barques religieuses peuvent être tout à fait comparées, à cet égard, avec les barques civiles. D'une part, en effet, il semble bien que les conquérants venus d'Asie ont conservé tout d'abord, et pendant assez longtemps, ce type d'embarcation divine à haute muraille et à extrémités verticales ou intraversées qui leur était particulier. On ne le trouve pas seulement gravé sur les rochers du Ouâdi Hammâmât, au long de la route par laquelle ils étaient entrés dans la vallée du Nil[3], on le relève encore dans des tombes naqadiennes datant de l'époque préménite[4] : d'ailleurs, le fait qu'il figure sur un des registres des tablettes de Aha prouve que la barque en sabot, après avoir porté le fétiche des Horiens lors de l'arrivée de ceux-ci en Égypte, était encore chargé de le porter, aux époques postérieures, au moins dans certaines circonstances, lorsqu'il s'agissait, par exemple, de commémorer les

à ce point de vue (fig. 32). Quand on la compare aux documents similaires de même provenance, on est en effet forcé d'admettre que la fête [hiéroglyphes] y est mentionnée, dans l'angle droit du registre supérieur, au moyen d'un bateau remplaçant le groupe tout entier : or, ce bateau, d'un type jusqu'à présent unique dans les représentations, est un radeau plat, sans étrave ni étambot, surmonté des deux cabines naqadiennes. Étant donné qu'un certain nombre de détails qu'on relève sur cette même tablette rappellent le style babylonien (cf. Legge, dans *P. S. B. A.*, XXIX, p. 70), on pourrait être tenté de voir dans ce radeau un flotteur asiatique d'un type particulier : en fait, il y a seulement là, sans doute, une preuve que les différentes écoles locales se distinguaient, dès cette époque, par une esthétique différente (cf. la note suivante).



Fig. 32. — La barque de la fête [hiéroglyphes] (?), d'après une tablette au cartouche du roi Zer (angle droit du registre supérieur) — (*P. S. B. A.*, 1907 (XXIX), planche de la page 72).

[1] Cf. Maspero, *ap.* Legge, *P. S. B. A.*, XXIX, p. 70.

[2] Cf. p. 61 et suiv.

[3] Il est vrai que la date de ces gravures ne saurait être très exactement précisée (cf. p. 56, note 1).

[4] Modèle de barque du Musée de Berlin, à personnage ithyphallique (cf. p. 84-85).

victoires anciennes, ou, peut-être aussi, d'en obtenir de nouvelles. — Mais, d'un autre côté, en même temps que ce type traditionnel d'embarcation divine, les Horiens ont dû, de très bonne heure, en adopter aussi un autre, dans lequel des éléments naqadiens venaient se mêler aux éléments asiatiques primitifs. La barque religieuse a certainement suivi tout d'abord une évolution analogue à celle que la barque civile accomplissait pendant le même temps; quelquefois même, elle s'est copiée sur cette dernière, elle en a reproduit le type composite et hétérogène : et c'est ce qui explique pourquoi l'embarcation caractéristique de la grande fête horienne n'est pas toujours une embarcation de type horien pur, alors que les barques dont elle était destinée à rappeler la navigation victorieuse présentaient sans doute elles-mêmes ce type, et l'avaient, en tout cas, sûrement présenté à l'origine.

Il faut convenir, néanmoins, que cette évolution s'est accomplie plus lentement pour les barques divines que pour les autres, et aussi qu'elle paraît avoir été moins complète. Tandis que la barque civile des Horiens, si elle n'a pas entièrement disparu à l'époque historique, s'est vue cependant supplanter de plus en plus par la barque de type naqadien, ou bien, sous l'influence de celle-ci, a subi des modifications profondes, la barque religieuse, au contraire, a réussi à maintenir beaucoup plus longtemps l'intégrité de son type primitif. Même, le souvenir de ses glorieuses origines semble avoir inspiré aux Égyptiens un respect particulier pour sa forme traditionnelle; en sorte que si, quelquefois — à la fin de l'époque préménite, par exemple, et au début de l'époque thinite — elle a pu, tout comme les barques des autres catégories, être remplacée par une embarcation de type composite, c'est vraisemblablement l'élément horien qui dominait dans cette dernière, et la substitution, d'ailleurs, n'a pas dû être de très longue durée. Nous sommes trop mal renseignés sur la manière dont s'est opérée, dans toute l'étendue du pays conquis par les Horiens du Sud, la diffusion du culte du Faucon, pour pouvoir suivre, à travers les fortunes diverses qu'il a très certainement subies, le type de barque particulier au dieu Horus : mais nous sommes assurés, du moins, que, sous la Ve dynastie, ce type était de nouveau revenu en faveur, puisque c'est lui que nous voyons régulièrement figuré sur les monuments de cette époque.

Il est probable, dès lors, que son triomphe coïncide avec celui du culte d'Horus lui-même; et, bien qu'ici encore nous en soyons réduits aux hypothèses, il serait très instructif d'essayer de reconstituer, à l'aide des témoignages fournis par les représentations de barques divines, l'histoire du développement de la religion égyptienne pendant la période memphite. Un tableau de ce genre dé-

borderait le cadre de cette étude; on peut cependant l'esquisser dans quelques-unes au moins de ses grandes lignes, ne serait-ce que pour montrer comment un type spécial d'embarcation, par ailleurs presque universellement abandonné, a pu cependant se conserver très longtemps dans un cas en quelque sorte privilégié.

A l'époque où les Horiens du Sud, après avoir successivement triomphé de leurs voisins les plus proches, réussirent à s'emparer aussi de l'Égypte du Nord, la capitale religieuse de celle-ci était certainement Héliopolis. Le culte de l'Horus de Bouto, qui devait être introduit après coup — et sans doute, de façon assez artificielle — dans cette partie du pays [1], n'y était pas encore en honneur : le dieu de la Basse-Égypte était le soleil, identifié par les prêtres héliopolitains avec la divinité locale Atoum, et adoré, en conséquence, sous le nom d'Atoum-Râ [2]. Dès lors, la victoire des Horiens pouvait entraîner deux conséquences opposées : le culte du dieu vainqueur pouvait détrôner celui du dieu vaincu, ou était condamné, au contraire, à disparaître devant lui. Si l'on songe au rôle joué par le soleil dans la religion égyptienne des époques postérieures, on serait tenté de croire que c'est la seconde de ces alternatives qui s'est réalisée; et le fait qu'Horus n'a jamais été, à ce qu'il semble, l'un des dieux de l'ennéade héliopolitaine [3] paraît venir confirmer encore cette opinion. En réalité, si les rois postménites ont dû se rallier de très bonne heure à la religion solaire — puisque le nom de Râ entre dans la composition du nom d'un certain nombre de rois appartenant aux dynasties thinites [4] — le soleil n'est vraiment devenu dieu national que sous la Ve dynastie [5]; et, d'autre part, même à ce moment, les accessoires les plus importants de son culte conservent des traces non équivoques d'une origine horienne. Nous avons affaire ici à deux thèmes divins, originairement distincts, qui se sont juxtaposés, en fin de compte, plutôt que réellement fondus : il est à présumer que le dieu Râ et le dieu Horus auront terminé par un compromis une rivalité qui avait dû être longue, et que le premier n'a pu finir par triompher qu'en se résignant à faire sa très large part au second.

[1] Cf. plus haut, p. 87, note 1, et plus bas, note 3, et p. 109.

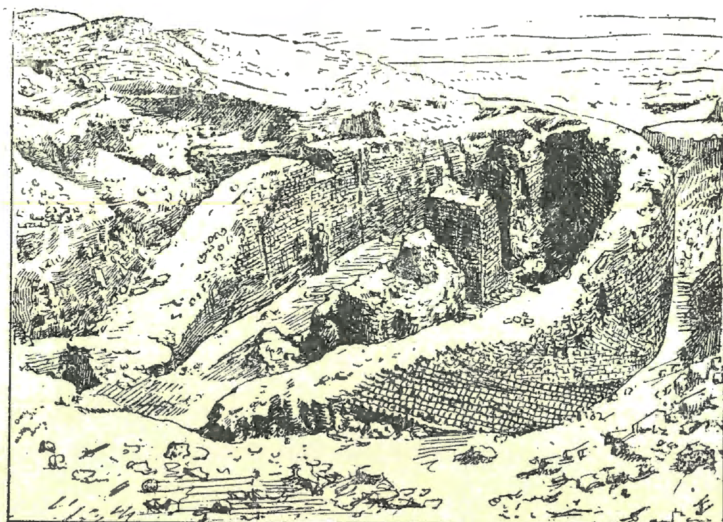
[2] Cf. MEYER, *Geschichte des Altertums*², trad. Moret, t. II, § 188 et 193.

[3] On s'est contenté de l'y introduire parfois en dixième (cf. MASPERO, *Études de Mythol. et d'Archéol. égypt.*, II, p. 245). — On peut en conclure que le culte d'Horus n'existait pas dans la Basse-Égypte à l'époque où s'est constituée l'ennéade héliopolitaine; d'un autre côté, s'il s'y était implanté victorieusement après la conquête, il est probable qu'on eût, par un artifice quelconque, trouvé le moyen de faire à Horus, *dans l'ennéade*, une place à côté d'Atoum-Râ.

[4] Cf. MEYER, *op. cit.*, § 188. — Le premier des noms royaux ainsi composés est celui du roi , de la IIe dynastie (IDEM, *ibid.*).

[5] MEYER, *loc. laud.*

Qu'il lui ait emprunté, en particulier, son type propre d'embarcation, c'est la conclusion à laquelle conduit nécessairement l'étude des barques solaires de



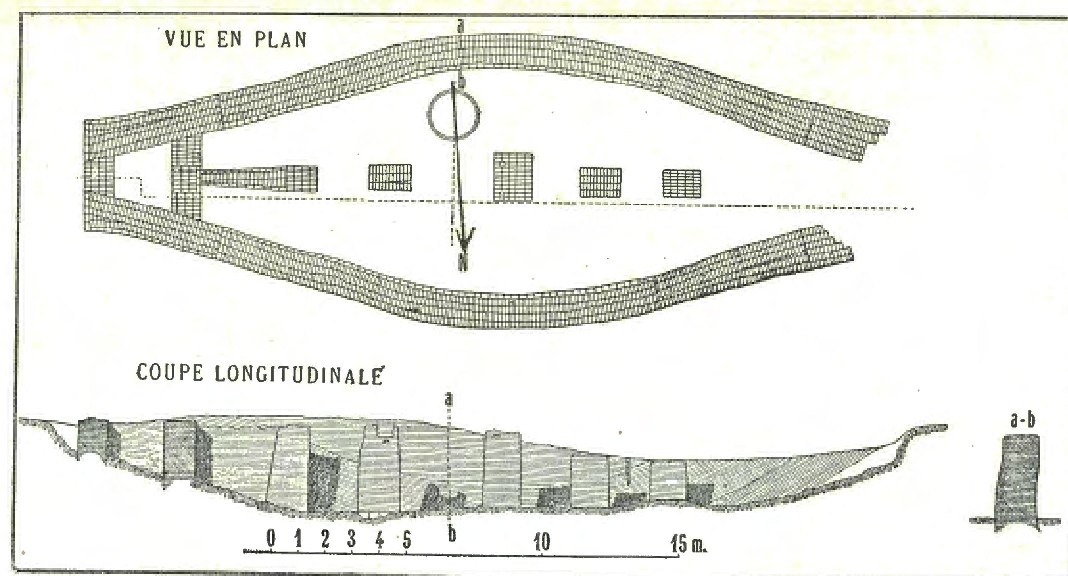


Fig. 33. — La barque solaire d'Abou Gorâb (d'après von Bissing et Borchardt, *Das Re'-Heiligtum des Königs Ne-Woser-Re*, I, fig. 46, et pl. V).

cette époque[1]. On sait qu'une de ces barques nous a été fort heureusement conservée; les fouilles exécutées à Riqqah, de 1898 à 1901, pour le compte de

[1] Le travail le plus récent concernant ces barques est celui de Marie Chatelet, *Le rôle des deux barques solaires*, dans *B. I. F. A. O.*, XV, p. 139-152. L'auteur y confirme, pour les noms des deux barques (=forme métathétique de — cf. Lacau, *Recueil de travaux*, XXV, p. 152 et suiv.) et , les lectures *mśktt* et *m'nḏt*, et montre que la *mśktt* était, pour les Égyptiens, la barque dans laquelle le soleil naviguait pendant toute la nuit, et la *m'nḏt* celle dans laquelle il naviguait pendant toute la journée.

la *Deutsche Orientgesellschaft*, en même temps qu'elles mettaient au jour un de ces sanctuaires que les rois memphites de la Ve dynastie se plaisaient à élever en l'honneur du dieu Râ dans leur résidence favorite[1], et qui n'étaient connus jusqu'alors que par les mentions qu'en faisaient les inscriptions des mastabas[2], ont dégagé, à une centaine de mètres au sud de l'enceinte extérieure du temple proprement dit, les restes d'une construction dans laquelle il est impossible de voir autre chose que l'image gigantesque d'une des deux barques de Râ (fig. 33). D'une part, en effet, le symbolisme solaire du temple d'Abou Gorâb ne saurait être mis en doute[3]; et, d'autre part, la barque elle-même est à ce point comparable aux barques *m'nḏt* et *mśktt* figurées dans les textes des Pyramides[4]

[1] Cf. Maspero (*Revue critique*, 1906, II, p. 144), lequel assimile ces sanctuaires à la *Ziggourat* babylonienne : « Le roi y rendait le culte à son ancêtre divin en attendant que, promu dieu lui-même, il allât reposer dans la pyramide qu'on lui préparait à quelques kilomètres de là ».

[2] C'est Sethe (*A. Z.*, XXVII, p. 111-117) qui, reprenant une hypothèse émise pour la première fois par de Rougé, a prouvé que les édifices trapézoïdaux, surmontés ou accompagnés d'un obélisque et d'un disque, qu'on relève çà et là dans les inscriptions des mastabas, ne sont pas des chapelles funéraires dépendant de pyramides, mais des temples solaires. C'est lui aussi qui a réussi à classer chronologiquement quatre de ces temples sur six, et à établir qu'ils appartenaient tous à la Ve dynastie; on sait comment, même avant la découverte du temple de Nousirrî, les indications fournies par la Pierre de Palerme étaient venues confirmer pleinement sa thèse (sur toute cette question, cf. Foucart, *Recherches sur les cultes d'Héliopolis*, dans *Sphinx*, X, p. 160 et suiv.).

[3] La partie principale de ce temple est constituée par une construction massive formant plate-forme, sur laquelle, comme sur un socle colossal, était dressé un obélisque. Cette disposition, qui a pu donner à penser que l'édifice tout entier était une copie du *Hat-Benben* d'Héliopolis (cf. Foucart, *op. cit.*, p. 175, et note), prouve, en tout cas, qu'il était dans le rapport le plus étroit avec le culte du dieu Râ.

[4] Celles-ci sont en effet caractérisées par la présence d'un certain nombre d'ornements ou d'emblèmes élevés au-dessus du pont (cf. plus bas); or, on observe précisément, dans la barque d'Abou Gorâb, une suite de constructions ou de piliers, disposés sur toute la longueur du grand axe, et qui ont certainement servi de supports à des emblèmes de ce genre. — Cette barque est apparemment la *mśktt*, puisque le temple lui-même est bâti sur la rive ouest du Nil, c'est-à-dire dans la région du soleil couchant (cf. Maspero, *Revue critique*, 1906, II, p. 145; Sethe, dans *J. E. A.*, I, p. 236, et M. Chatelet, *op. cit.*, p. 147-149). On peut seulement se demander si à cette *mśktt* correspondait une *m'nḏt* construite dans un temple de la rive est, à Héliopolis par exemple (c'est l'opinion de Maspero et de Sethe, *loc. laud.*), ou si, au contraire, comme paraît le penser Borchardt (*Das Re'-Heiligtum des Königs Ne-Woser-Re*, I, p. 16), la *mśktt* et la *m'nḏt* faisaient forcément partie l'une et l'autre des édifices dont l'ensemble constituait les temples solaires, en sorte qu'il devrait exister à Riqqah, vraisemblablement au nord du temple, une seconde embarcation, symétrique de celle qui a été retrouvée au sud : toutefois, du point de vue où nous nous plaçons ici, cette question ne présente qu'un intérêt secondaire.

Sethe (*J. E. A.*, I, p. 236 = *A. Z.*, LIII, p. 53) a montré que les deux barques de cuivre, mentionnées dans le calendrier de Palerme comme ayant été dédiées par Neferirikere' dans le temple

que Borchardt a pu, à l'aide de celles-ci, reconstituer très exactement celle-là (fig. 34)[1].

Encore une fois, l'étude des unes et des autres met tout de suite en évidence le caractère horien de ces embarcations solaires. Si l'on examine, en particulier, les très nombreuses représentations de barques servant à déterminer, dans les inscriptions des Pyramides, le nom de la *m'nḏt* et celui de la *mśktt*, on constate[2] que ces barques, d'ordinaire, reproduisent assez fidèlement le type en sabot. La coque, très modérément cintrée, se termine à l'avant par une étrave qu'on voit, lorsqu'elle n'est pas dissimulée sous le château-gaillard, se dresser verticalement[3], ou même, quelquefois, se recourber vers l'intérieur du bateau[4]. De son côté, l'étambot, en dépit d'une forme apparemment assez compliquée, n'est au fond que l'étambot asiatique, tel qu'on l'observe sur le vase de Bismya[5]; plus exactement, cette forme — qui va, au surplus, devenir désormais de règle, tout au moins dans l'écriture[6], pour la plupart des barques religieuses, et aussi pour les barques funéraires — résulte du mélange de deux autres, lesquelles semblaient cependant devoir réciproquement s'exclure. En effet, l'arrière des barques solaires, d'abord «intraversé» comme celui des trois barques de la tablette de Aha, se relève ensuite brusquement, et s'évase comme celui des bateaux figurés sur les poteries de l'époque préhistorique. Le type horien et le type naqadien, le type importé et le type indigène s'unissent donc ici, et se mêlent, pour aboutir à un type composite assez déconcertant, qu'on pourrait



Fig. 34. — Reconstitution de la barque solaire d'Abou Gorâb (d'après von Bissing et Borchardt, *Das Re'-Heiligtum...*, I, pl. I).

solaire d'Abousir, sont des objets de culte qui, bien que figurant les barques *mśktt* et *m'nḏt*, n'ont rien de commun avec la barque d'Abou Gorâb.

(1) *Das Re'-Heiligtum*, I, pl. I. — Pour les représentations de la barque d'Abou Gorâb, telle qu'elle a été trouvée en place, cf. Borchardt et Schäfer, dans *A. Z.*, XXXIX, p. 95, et Borchardt, *Das Re'-Heiligtum*, I, fig. 46-48, et pl. V.

(2) Les constatations sont faites ici d'après l'édition de Sethe.

(3) N 886 (?), 890, 1272 (? — barque *m'nḏt*) — N 886, 890, 1272 (barque *mśktt*).

(4) N 887 (barque *mśktt*).

(5) Cf. p. 82-83.

(6) Dans les représentations, au contraire, le type le plus habituellement figuré, même pour les barques religieuses ou funéraires, continue à être le type naqadien (sur ces représentations, cf. p. 144 et suiv.).

appeler *type à double mouvement contrarié*, ou, plus simplement, *type en zigzag;* si ce type s'est néanmoins conservé à travers toute la durée de l'histoire égyptienne, c'est peut-être parce qu'il était né du besoin de concilier entre eux deux cultes primitivement distincts, et que cette origine même, en lui conférant un caractère sacré, l'a rendu intangible par la suite.

Il est visible, toutefois, que c'est l'élément horien qui domine dans ce type composite; c'est lui aussi qui permet de rendre compte du gréement des barques solaires, si vraiment l'on peut donner ce nom aux différents symboles qui se dressent sur le pont de ces barques. Exception faite pour la légère construction édifiée à l'avant[1] — laquelle n'est, en somme, que la hutte hiéracopolitaine[2] perfectionnée, c'est-à-dire dérive de cette enseigne de proue, constituée par une simple branche, qu'on relevait déjà sur les poteries de Naqada[3] — les détails caractéristiques de la *m'nḏt* et de la *mśktt* sont, pour la plupart, nettement horiens. Ces détails sont les suivants :

a) le faucon;

b) le poteau massif à bout arrondi (?), tel qu'on le voit apparaître, pour la première fois, sur les deux tablettes de Aha[4];

(1) Sur cette construction, cf. Foucart, dans *Sphinx*, X, p. 190 : «La proue..... se chargeait, sur la pointe, d'une sorte de construction qui donne l'illusion d'un «château-gaillard», dont la plate-forme rectangulaire se hérisse d'une série d'ornements en forme de *kakhirrou*. Les petits modèles des tombes d'El Bershéh, combinés avec certaines vignettes soignées des papyrus, nous font comprendre l'agencement de ce pesant rectangle..... Il ne faut pas s'imaginer une construction massive, dont le poids est incompatible avec la légèreté des esquifs primitifs..... C'était, dans la réalité, un bâti assez léger, ajouré, une sorte de boîte sans couvercle, et dont on aurait coiffé, en la renversant, la pointe d'avant de la gerbe de roseaux de l'extrême proue. Elle s'amarrait fortement à celle-ci par deux pièces de bois courbées qui se fixaient sur le pont, sur les deux bords..... De cette sorte de boîte ou de caisson..... dont le fond renversé faisait aussi plate-forme, pend jusqu'à traîner sur l'eau, ou presque, une sorte de filet à mailles ajourées, et bigarré de dessins symboliques plus ou moins riches.»

Les pièces de bois attachant ce pseudo château-gaillard au pont sont visibles (?) dans N 890, 897 et 1185 (barque *m'nḏt*) et dans M 258 et 263 (barque *mśktt*). — Sur le filet à mailles — lequel paraît bien être un détail horien — cf. p. 92 et p. 141-142.

(2) Cf. p. 33.

(3) *Ibid.* — Comme à Hiérakonpolis, il arrive parfois, dans les textes des Pyramides, que la branche d'avant continue à être représentée à côté de l'abri moins primitif par lequel nous avons vu qu'elle avait dû être remplacée d'assez bonne heure. C'est ainsi du moins, semble-t-il, qu'il faut interpréter le signe placé après le château-gaillard dans P 178, 670 et 681 (barque *m'nḏt*); P 177, 570, 670 et 681 (barque *mśktt*). — Cette même branche peut aussi, dans certains cas, être dressée à l'arrière du bateau (P 405 — barque *m'nḏt*), ou bien encore au milieu, entre les deux cabines (P 177 et 184 — barque *m'nḏt;* P 177, barque *mśktt*).

(4) Cf. p. 94.

c) le signe 𓊹;

d) le signe [hiéroglyphe];

e) la cabine naoforme, constituée par deux constructions de hauteur inégale, ou par une construction précédée d'un auvent.

En ce qui concerne la façon dont ces différents emblèmes sont disposés les uns par rapport aux autres, les barques divines peuvent comporter :

a) Barque *mʿnḏt :*

un faucon entre deux signes 𓊹, plus une cabine d'arrière (M 273);
un faucon perché sur une cabine, entre deux signes 𓊹, plus une cabine d'arrière (M 261)[1];
un faucon entre deux 𓊹, ces trois emblèmes étant dressés sur une même cabine[2], — plus une cabine d'arrière (M 255 (?), 275, 294);
un faucon placé sur la poupe du bateau, derrière un signe 𓊹 et un poteau (N 886);
deux faucons (W 470, M 579, P 681 ?), — quelquefois réduits à leur perchoir (P 670);
deux faucons suivis du signe [hiéroglyphe] (T 222);
deux faucons séparés par le signe 𓊹 (T 344);
deux faucons séparés par le signe 𓊹, et suivis du signe [hiéroglyphe] (N 719 + 14);
deux faucons séparés par le signe 𓊹 placé entre deux cabines (W 293);
deux faucons séparés par le signe 𓊹 placé entre deux cabines, et suivis du signe [hiéroglyphe] (W 595 et W 605).

Barque *mśktt :*

un faucon entre deux 𓊹 (M 657);
un faucon entre deux 𓊹, plus une cabine d'arrière (M 274);
un faucon entre deux 𓊹, ces trois emblèmes étant dressés à l'avant sur une construction unique, — plus une cabine d'arrière (M 263 et M 276);
deux faucons (W 470);
deux faucons suivis du signe [hiéroglyphe] (T 221);
deux faucons précédés chacun du signe 𓊹 (T 344);
deux faucons suivis, le premier d'une cabine et du signe 𓊹, le second d'une cabine et du signe [hiéroglyphe] (W 220);
deux faucons suivis, le premier du signe 𓊹 entre deux cabines, le second du signe [hiéroglyphe] (W 595 et 606).

b) Barque *mʿnḏt :*

un poteau entre deux signes 𓊹 (N 897);
un poteau précédé du signe 𓊹, et suivi d'un faucon perché sur une cabine (N 886);
deux poteaux (N 890);
trois poteaux, dont le dernier paraît surmonter une cabine (N 886).

[1] La cabine d'arrière peut quelquefois manquer (M 658).

[2] Cf. p. 108, note 3.

Barque *mśktt :*

un poteau (?) précédé du signe [hiéroglyphe] et suivi d'une cabine (N 886);
un poteau précédé d'une cabine double et suivi d'un poteau (?) plus bas (N 887);
deux poteaux (? — N 890 et N 1272).

c) Barque *mʿnḏt :*

un signe 𓊹 suivi du signe [hiéroglyphe] (? — N 889);
un signe 𓊹 suivi du poteau et du faucon (N 886);
un signe 𓊹 (?) entre deux cabines (P 179);
un signe 𓊹 entre deux faucons (T 344);
un signe 𓊹 entre deux cabines, dont l'une est précédée et l'autre suivie d'un faucon (W 293);
un signe 𓊹 entre deux cabines, dont l'une est précédée, et l'autre suivie d'un faucon, plus un signe [hiéroglyphe] dressé à l'arrière (W 605);
un signe 𓊹 entre deux faucons, ces trois emblèmes étant dressés sur une seule cabine, plus un signe [hiéroglyphe] dressé à l'arrière (N 719 + 14);
deux signes 𓊹 dressés à même le bateau (N 1262 et 1272);
deux signes 𓊹 dressés sur une cabine (N 1185);
deux signes 𓊹 séparés par un poteau (N 897);
deux signes 𓊹 séparés par un faucon perché sur une cabine (M 657);
deux signes 𓊹 séparés par un faucon perché sur une cabine, — plus une cabine d'arrière (M 261);
deux signes 𓊹 entourant un faucon, ces trois emblèmes étant dressés sur une seule cabine, — plus une cabine d'arrière (M 255, 275 et 294);
trois signes 𓊹 (N 1262).

Barque *mśktt :*

un signe 𓊹 placé entre deux faucons, lesquels sont dressés chacun devant une cabine, — plus un signe [hiéroglyphe] à l'arrière (W 220);
un signe 𓊹 placé entre deux cabines, dont l'une est précédée et l'autre suivie d'un faucon, — plus un signe [hiéroglyphe] à l'arrière (W 595 et W 606);
deux signes 𓊹 encadrant un faucon (M 657);
deux signes 𓊹 encadrant un faucon, plus une cabine d'arrière (M 274);
deux signes 𓊹 placés, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière d'une cabine, — plus une cabine d'arrière (M 258);
deux signes 𓊹 encadrant un faucon, ces trois emblèmes étant dressés sur la cabine d'avant, plus une cabine d'arrière (M 276, M 263 ?);
trois signes 𓊹 (N 889).

d) Barque *mʿnḏt :*

le signe [hiéroglyphe] (?) précédé du signe 𓊹 (N 889);
le signe [hiéroglyphe] précédé de deux faucons (T 222);
le signe [hiéroglyphe] précédé du signe 𓊹 entre deux faucons, ces trois derniers emblèmes étant dressés sur une seule cabine (N 719 + 14);

le signe [hiéroglyphe] précédé de deux faucons, lesquels sont séparés par le signe [hiéroglyphe] dressé entre deux cabines (W 605);

Dans ces trois derniers exemples, le signe [hiéroglyphe] est placé tout à fait à l'arrière du bateau.

Barque *mśktt* :

le signe [hiéroglyphe] placé à l'avant, et suivi d'un poteau et d'une cabine (N 886);
le signe [hiéroglyphe] précédé de deux faucons (T 221);
le signe [hiéroglyphe] précédé de deux groupes formés chacun par un faucon et une cabine, et séparés par le signe [hiéroglyphe] (W 220);
le signe [hiéroglyphe] précédé de deux faucons, lesquels sont séparés par le signe [hiéroglyphe] dressé entre deux cabines (W 595 et W 606).

Dans ces trois derniers exemples, le signe [hiéroglyphe] est placé tout à fait à l'arrière du bateau.

e) Les cabines des barques solaires figurées dans les textes des Pyramides ne sont généralement pas très caractéristiques, et ce n'est que par exception que l'on pourrait être tenté de reconnaître un naos dans quelques-unes d'entre elles (P 177, et aussi, peut-être, P 681; ces deux barques sont des barques *mśktt*). De même, s'il en est parfois qui sont formées par deux constructions de hauteur inégale[1], et qui rappellent, par conséquent, les cabines hiéracopolitaines[2], le plus grand nombre, au contraire, sont des cabines simples, et appartiennent plus ou moins franchement au type naqadien[3].

Abstraction faite de ces cabines[4], les divers symboles qu'on relève sur les barques solaires révèlent tous, on le voit, une origine horienne. Le fait n'a pas besoin d'être démontré pour le signe [hiéroglyphe][1], non plus que pour le poteau à tête ronde (?), si ce dernier, comme il est probable, n'est au fond qu'une variante de la massue[2]; le faucon, au moins quand il est unique, s'explique aussi tout naturellement. Le faucon double et le signe [hiéroglyphe] sont plus énigmatiques : l'un et l'autre ne peuvent se comprendre, croyons-nous, que si les emblèmes variés dont sont surmontées les barques *mʿnḏt* et *mśktt* correspondent bien réellement à une tentative faite de bonne heure en Égypte pour unifier, au moins officiellement, les deux cultes principaux entre lesquels, à l'origine, se partageait le pays. Nous avons vu déjà que le Soleil — lequel paraît avoir été, dès les époques les plus reculées, la divinité propre au royaume du Nord — n'a pu devenir dieu national qu'en laissant subsister à côté de lui le dieu Faucon du royaume du Sud[3]; en réalité, il semble qu'il ait même été obligé d'aller beaucoup plus loin encore dans cette voie, et qu'il ait dû assez vite s'identifier, lui aussi, avec un faucon. En d'autres termes, non seulement le dieu de la race victorieuse a continué, comme il est naturel, à être adoré après la victoire, mais il s'est encore, dans une certaine mesure, assimilé le dieu de la race vaincue, et a imposé à celui-ci la forme sous laquelle il était lui-même adoré. Il n'y a là, au surplus, rien qui doive surprendre, si l'on songe que le goût de ce qu'on pourrait appeler le dualisme symétrique a toujours été l'une des caractéristiques de l'esprit des Égyptiens : et l'on s'explique aisément que cette préoccupation les ait conduits, sinon à légitimer le culte rendu au dieu du Nord — ce culte s'imposait par son antiquité même — au moins à le fonder sur des bases plus solides en faisant, après coup, de ce dieu un Horus[4], et en l'incorporant dans l'oiseau qui était déjà consacré au dieu du Sud, c'est-à-dire au dieu du vainqueur. Ainsi l'Horus de Nekhen a d'abord donné naissance à l'Horus de Bouto[5], et tous deux sont venus

(1) N 887 (barque *mśktt*).
(2) Cf. p. 37.
(3) Ces cabines sont, ou simples (barque *mʿnḏt* : P 178, P 405, M 273 — barque *mśktt* : P 177, 570, 670 (?), 681 (?); M 274; N 886), — ou doubles (barque *mʿnḏt* : P 177, 179, 184; W 293, 595, 605; M 262 — barque *mśktt* : W 220, 595, 606; P 177), — ou réunies en une seule de dimensions plus considérables (barque *mʿnḏt* : N 719 + 14, 1185), — ou réunies en une seule plus grande, et complétées encore par une construction élevée à l'arrière (barque *mʿnḏt* : M 255, 275, 294 — barque *mśktt* : M 258, 263 (?), 276).
Quand la cabine est simple, elle est placée au milieu (barque *mʿnḏt* : P 405 — barque *mśktt* : P 570), — ou à l'arrière (barque *mʿnḏt* : P 178; M 273; N 886 — barque *mśktt* : M 274). — Le poteau (beaucoup moins haut que tous les autres emblèmes) qu'on remarque à l'arrière de certaines de ces barques des Pyramides (barque *mʿnḏt* : N 897 — barque *mśktt* : N 889) figure vraisemblablement un mâtereau de gouvernail.
(4) Foucart (*op. cit.*, p. 194) les assimile aux coffres à tête de faucon et aux caisses rectangulaires formant tables qui sont respectivement placés à l'avant et à l'arrière des barques solaires de Bersheh (cf. Daressy, dans *A. S. A.*, I, p. 31-32 et 37-38). En réalité, ces coffres — lesquels portaient le nom de [hiéroglyphe], cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 132-134 — et ces caisses paraissent être en rapport avec des idées religieuses plus complexes que celles auxquelles correspondent les temples solaires de l'Ancien Empire. C'est ainsi que le coffre d'avant, en particulier, est, très probablement, un cercueil destiné à recevoir le soleil mort : il ne s'agit donc pas là de cabines proprement dites, telles que semblent bien l'être, au contraire, les constructions surmontant les barques des textes des Pyramides.

(1) Cf. p. 94-96.
(2) Cf. p. 93-94.
(3) Cf. p. 101.
(4) *Ibid.*
(5) Sethe suppose, au contraire, que la ville de Bouto avait dû reconnaître de tout temps un Horus comme divinité locale (cf. p. 87, note 1).

ensuite confondre leurs mythes dans celui de Râ. Il s'est produit à cette occasion un phénomène comparable à celui qu'on observe à propos de la titulature royale, par exemple. On sait que le Pharaon, bien que roi de l'Égypte entière, ne portait pas ce titre en réalité, mais s'appelait régulièrement «*Roi du Pays du Sud et Roi du Pays du Nord*». De même, le soleil, bien que dieu de toute l'Égypte, a très bien pu être symbolisé par deux faucons, dont l'un représentait le dieu de la Haute, et l'autre le dieu de la Basse-Égypte.

On objectera que la royauté du Sud et celle du Nord demeuraient toujours différenciées par leurs emblèmes; mais il se pourrait que le faucon du Sud et celui du Nord fussent distingués de façon analogue, et que la présence du signe sur les barques solaires correspondît précisément à une distinction de ce genre. Ce signe représente en effet le boumerang, lequel semble avoir été l'arme habituelle des tribus désertiques disséminées à l'est et à l'ouest de l'Égypte [1]; comme ces tribus devaient constituer un élément important de la population assez hétérogène qui habitait le Nord de l'Égypte à l'époque de la conquête horienne, il est naturel que leur arme préférée ait servi à caractériser leur dieu lorsque celui-ci a été lui-même assimilé à un Horus, c'est-à-dire a pris le caractère d'un dieu guerrier. Le signe est devenu, à ce moment, un attribut distinctif de l'Horus du Nord, comme le signe était un attribut distinctif de l'Horus du Sud; le bâton coudé a été employé à symboliser celui-là, tout comme la pique et le couteau étaient employés depuis longtemps à symboliser celui-ci. Il y aurait donc, si cette hypothèse est exacte, équivalence complète, quant aux symboles représentés, entre la barque *mʿndt* surmontée de deux faucons, par exemple [2], et la barque *mʿndt* surmontée seulement du signe et du signe [3]; bien plus, il semble que le faucon, le signe et le signe, parce que tous trois étaient ou étaient devenus des symboles horiens, aient confondu assez vite leurs significations respectives, et aient fini par être employés indifféremment les uns à la place des autres. La classification des barques solaires des Pyramides, reprise de ce point de vue, montrerait que ces barques, quels que soient le nombre des emblèmes qu'elles comportent et la façon dont ces emblèmes y sont répartis,

(1) Griffith, *Hieroglyphs*, p. 51. — Employé avec le complément phonétique, ce signe désigne les Bédouins de l'Est; avec le complément phonétique, il s'applique aux Libyens de l'Ouest. Plus tard, il a fini par déterminer indifféremment tous les noms de peuples étrangers (Idem, *ibid.*). — Pour la représentation du signe, cf. *Beni Hasan*, III, fig. 77.

(2) W 470; M 579.

(3) Cf. N 889 (?), si toutefois la reproduction de Sethe est exacte; l'édition de Maspero donne en effet, pour ce passage, une barque surmontée de trois.

sont toutes des *barques horiennes doubles*, c'est-à-dire unissant le symbole ou les attributs de l'Horus du Nord avec le symbole et les attributs de l'Horus du Sud. Cette union est réalisée de deux manières différentes. Un premier type de barque, le plus simple, exprime l'idée du double Horus au moyen de deux emblèmes horiens *quelconques*, deux faucons, par exemple, ou deux poteaux, deux signes ou un poteau et un signe, ou telle ou telle autre combinaison [1]. Le second type de barque est un type trilitère, qui groupe trois de ces mêmes emblèmes en vue de traduire la même idée [2]; tantôt un seul emblème est répété trois fois : le plus souvent, la trinité symbolique se compose d'un faucon, accompagné de deux autres emblèmes, lesquels sont d'ordinaire des signes : le groupement inverse — un signe accompagné de deux faucons — est assez exceptionnel [3].

Ainsi, abstraction faite, encore une fois, de leurs cabines — lesquelles ne paraissent pas présenter un caractère symbolique bien prononcé — les barques solaires des Pyramides comportent des attributs qui sont uniformément groupés par deux ou par trois. Le groupement par quatre, que l'on observe aussi quelquefois, n'est qu'une variante du groupement par deux; les faucons, dans ce cas, sont suivis chacun de leur emblème principal, et le sens de la représentation, loin d'être changé, s'en trouve seulement renforcé. C'est le cas pour les barques *mʿndt* et *mśktt* W 595 et 606, ainsi que pour la barque *mśktt* W 220 [4]; et c'était le cas, certainement aussi, pour la grande barque d'Abou Gorâb [5]. Outre que

(1) Sur ces diverses combinaisons, cf. p. 106-108.

(2) Ce type prouve peut-être que ce n'est pas l'idée du faucon, mais celle du double faucon qui était associée en Égypte à l'idée d'objets réunis par trois (sur cette question, cf. p. 79 et 93-94). Il y a lieu de noter, en tout cas, que les premiers exemples qu'on relève d'une association de cet ordre sont postérieurs à la conquête horienne (Idem, *ibid.*).

(3) Cf. p. 107.

(4) C'est principalement dans les barques de la pyramide d'Ounas que l'on observe cette disposition; cette pyramide étant la plus ancienne de toutes, il se pourrait que le groupement par quatre — lequel fait la part très précisément égale aux deux faucons, et paraît devoir remonter, par conséquent, aux premiers temps du compromis intervenu entre Horus et Râ — fût le groupement-type, dont les groupements par deux ou par trois représentent des variantes plus ou moins abrégées. — A noter le groupement rare de T 344 (deux suivis chacun d'un faucon); c'est une preuve de plus que le et le sont devenus d'assez bonne heure interchangeables.

(5) Pour la description de cette barque elle-même, cf. Borchardt, *Das Reʿ-Heiligtum des Königs Ne-Woser-Re*, p. 52-53, et Foucart, *op. cit.*, p. 184 et suiv. — C'est une construction en briques, mesurant plus de 30 mètres de longueur, et qui imite avec une incomparable habileté la technique des barques en bois. «L'homme qui conçut et exécuta ce navire..... sut assouplir en courbes savantes les assises de briques..... donner l'impression, presque l'illusion des lignes flexibles d'une embarcation» (Foucart, *loc. laud.*, p. 185 et 187). Borchardt, de son côté, estime (*loc. laud.*,

celle-ci, datée d'un règne qui n'est pas très éloigné de celui d'Ounas, appartient à une époque où ce groupement par quatre semble avoir été particulièrement en honneur[1], le nombre même des piliers qui se dressaient à intervalles irréguliers sur toute la longueur de son grand axe[2] nous renseigne suffisamment sur la nature des emblèmes dont ceux-ci constituaient les supports. Il subsiste, il est vrai, des vestiges de cinq piliers de ce genre[3]; mais le dernier de ces piliers paraît faire partie, en réalité, d'une construction assez complexe, édifiée à l'arrière de la barque, et en constituer le prolongement[4]; il ne saurait donc, à ce qu'il semble, être assimilé aux piliers destinés à supporter des emblèmes religieux. Le nombre de ces emblèmes se trouve dès lors ramené à quatre, et la barque d'Abousir rentre, du même coup, dans la catégorie connue des barques quadrisymboliques; c'est-à-dire qu'elle devait comporter un faucon suivi du signe [hiéroglyphe], et un autre suivi du signe [hiéroglyphe][5].

p. 52) que le désir d'imiter la technique du bois a conduit l'architecte à donner aux assises de briques des courbes invraisemblables, qui pourraient sembler d'abord des «non-sens de construction».

[1] Cf. p. 111, note 4.

[2] Cf. p. 103, note 4.

[3] Borchardt, *op. cit.*, pl. V.

[4] Cf. la coupe longitudinale donnée dans Borchardt, *op. cit.*, pl. V. — Il est probable que cette construction soutenait une cabine (les textes des Pyramides reproduisent malheureusement les barques solaires d'une façon trop cursive pour qu'il soit possible d'y trouver confirmation de cette hypothèse); quant au pilier lui-même, il servait sans doute de base à un mât de gouvernail, ou à tel autre dispositif intéressant la manœuvre de la barque. Il est vrai que Borchardt et Foucart admettent que celle-ci était dirigée au moyen de deux rames-gouvernails, ce qui impliquerait l'existence de deux mâtereaux dressés latéralement de chaque côté de l'arrière : mais le fait n'est nullement prouvé, et Foucart lui-même reconnaît (*op. cit.*, p. 192, note 4) que la rame-gouvernail unique a été connue de bonne heure en Égypte (elle y était connue déjà, en tout cas, sous la V° dynastie — cf. plus bas (**11**)).

[5] Telle est aussi l'opinion de Borchardt, à en juger par sa reconstitution de la barque d'Abousir (*op. cit.*, pl. I). Foucart (*op. cit.*, p. 193-194) estime au contraire que le pilier central — lequel est plus large que les autres — devait supporter, non pas un seul symbole, mais trois, et que le signe [hiéroglyphe], qui en occupait le milieu, était flanqué d'un faucon à droite et à gauche, comme sur les coffres des barques de Bersheh. En réalité, nous avons vu déjà que ces dernières barques, très vraisemblablement, n'étaient pas seulement des barques solaires, au sens strict du mot, mais qu'elles comportaient un ensemble de symboles, des symboles funéraires en particulier, qui sont sans doute étrangers à la barque d'Abousir (cf. p. 108, note 4) : une comparaison trop étroite entre celle-ci et les barques de Bersheh serait donc assez hasardée. A supposer qu'elle fût légitime, au surplus, il faudrait la pousser plus loin, et admettre que les deux piliers élevés, à Abou Gorâb, entre le pilier central et l'avant du bateau supportaient respectivement une planche surmontée de plumes [hiéroglyphe] et un coffre rectangulaire entouré de poteaux. Or, la seconde au moins de ces suppositions est insoutenable, étant données la forme et les dimensions du pilier correspondant à ce coffre supposé :

On voit qu'elle rentre, en tout cas, et de la façon la plus nette, dans la catégorie des barques horiennes; qu'on la considère au point de vue de sa forme générale, ou qu'on s'attache à expliquer les différents symboles qui la surmontent, on est donc toujours amené à cette conclusion qu'elle trahit une origine asiatique. La constatation est importante, puisque nous avons vu déjà et puisque nous verrons de plus en plus que c'est au contraire le type naqadien du bateau qui s'est le plus ordinairement conservé en Égypte pendant toute la durée de l'époque historique : à cet égard, la barque d'Abousir, et, d'une façon générale, les barques solaires occupent ainsi, dans la série des embarcations égyptiennes, une place tout à fait exceptionnelle. La doivent-elles à ce que les Égyptiens ont simplement voulu distinguer extérieurement ces barques de toutes les autres? ou bien l'adaptation aux seules barques divines du type asiatique du flotteur — type quelque peu modifié, mais très reconnaissable cependant — s'explique-t-elle par le désir de conserver indéfiniment l'aspect général d'un modèle qu'on regardait comme privilégié, parce que le souvenir en était lié à celui de la conquête religieuse et politique de l'Égypte? La dernière de ces deux hypothèses a d'autant plus de chances d'être la vraie que ce n'est pas seulement à propos des barques *mśktt* et *m'ndt* que l'on observe ainsi, dans les textes des Pyramides, la survivance habituelle d'un type presque universellement abandonné par ailleurs : la plupart des barques religieuses mentionnées dans ces textes[1] sont, à des degrés divers, des barques horiennes, et tranchent d'ordinaire, par leur caractère asiatique, sur les barques civiles d'usage journalier. On peut donc croire que le mythe d'Horus a plus ou moins influencé les légendes relatives aux différents dieux de l'Égypte; il a sûrement influencé, en tout cas, les cultes nés de ces légendes : c'est lui, en particulier, qui a imposé aux barques sacrées des Égyptiens la forme, assez singulière au premier abord, sous laquelle celles-ci apparaissent dans les inscriptions[2]. Si l'on dressait une liste de tous les passages des textes des Pyramides dans lesquels la barque est employée, soit comme idéogramme, soit avec la valeur d'un déterminatif, on observerait en effet qu'à de très rares exceptions près les extrémités verticales, ou intraversées, ou en zigzag[3] — c'est-à-dire les extrémités qui reproduisent ou qui rappellent les

ce pilier devrait avoir en effet — comme on l'observe, d'ailleurs, dans les barques de Bersheh; cf. Daressy, dans *A. S. A.*, I, p. 32, fig. 1, et 37, fig. 1 — une longueur très supérieure à la largeur du pilier central.

[1] On peut y joindre aussi un certain nombre de barques funéraires; mais celles-ci se classent très naturellement dans la catégorie des barques religieuses (cf. p. 115).

[2] Cf. p. 104.

[3] Sur les extrémités en zigzag, cf. p. 104-105.

extrémités horiennes — sont particulières aux barques présentant un caractère religieux, tandis que les extrémités évasées — c'est-à-dire les extrémités de type naqadien — caractérisent les bateaux non divins. Par exemple, la barque appelée, d'une façon générale, «*barque divine*» ou «*barque de Râ*»[1] est régulièrement figurée par une embarcation dont l'avant et l'arrière sont de type asiatique[2]; la barque , qui est sûrement, elle aussi, une barque divine[3], est déterminée également par une embarcation du même genre[4]. Sans doute, ces embarcations se distinguent essentiellement des barques *mśktt* et *mʿndt* en ce qu'elles ne comportent pas, comme celles-ci, d'emblèmes portés sur des piliers, et aussi en ce que la cabine — laquelle est toujours une cabine unique flanquée d'une annexe — y occupe une place plus importante : mais, par ailleurs, leur gabarit les apparente visiblement aux deux grandes barques du soleil. Au contraire, les barques non exclusivement divines, comme aussi celles qui servent à déterminer les termes relatifs à la navigation usuelle, sont d'un modèle tout différent. C'est ainsi que le nom de la *mḫnt* — laquelle paraît avoir été l'une de ces barques légères avec lesquelles les Égyptiens naviguaient sur les marais peu profonds et sur les canaux — est toujours complété, dans les textes des Pyramides, par la représentation d'un bateau aux extrémités évasées, tout à fait semblable aux bateaux naqadiens; et ce détail suffirait déjà à prouver le caractère originairement profane de ce genre d'embarcation, si ce caractère même, le plus souvent, n'était marqué clairement par le contexte[5]. Il en est de

(1) ou .

(2) W 477-478 (=N 747-748), 601 (=N 748); P 175 (=N 948); T 91; N 624, etc.

(3) Cf. P 64 (=M 87=N 94) : .

(4) Les deux extrémités sont verticales P 64 et M 87; N 94, l'avant est intraversé, et l'arrière est du type en zigzag. — Cf. encore P 169, où une embarcation analogue détermine le mot ?, lequel sert à désigner la barque spécialement réservée au double cycle divin.

(5) D'ordinaire, la *mḫnt* est mise en rapport avec un lac (W 468-469), particulièrement avec le lac ou canal de *Ḫs* (P 651; T 191 = P 676 = N 1287-1288; T 193-195 = P 677-678 = N 1290-1292); son caractère spécial de barque de transport, d'autre part, est attesté par de très nombreux passages (P 400 = M 570-571 = N 1177-1178; P 677-678 = T 193-195 = N 1290-1292). — C'est Maspero (*Études de Mythol. et d'Archéol. égypt.*, I, p. 374) qui a établi le premier que la *mḫnt* devait être distinguée de la barque du soleil, laquelle porte toujours le nom de , et que l'une et l'autre appartenaient à deux mythes différents; il a montré que la *mḫnt* était proprement le bac sur lequel le mort passait le lac de *Ḫs*, grâce à l'entremise de ce «passeur d'Ialou» dans lequel il faut voir un ancêtre lointain du Charon grec. Il en résulte que la *mḫnt*, au moins primitivement, ne devait pas être une barque divine : elle n'a sans doute été ainsi élevée à la dignité de bac céleste que parce qu'elle était en effet le bac habituel des Égyptiens, et c'est cette origine toute profane qui explique pourquoi, même lorsqu'elle est appelée «*barque du ciel, barque*

même pour la plupart des mots qui sont liés à des idées de navigation ou de manœuvre[1], tels que , *parcourir ou traverser en barque*[2]; , *naviguer*[3]; , *partir en barque*[4]; [5] et [6], *exécuter la manœuvre des rames;* [7], *passer, traverser*, etc.

Non contents de distinguer entre les barques divines et les autres, les Égyptiens paraissent en être venus assez vite à donner la forme «divine», si l'on peut ainsi parler, non seulement aux embarcations des dieux, mais encore à celles des morts, ces derniers pouvant en effet être considérés comme étant des dieux, eux aussi. A cet égard, leur souci d'indiquer, rien que par le type employé, la qualité du propriétaire de la barque[8] semble avoir été poussé très loin; et il se pourrait même que le déterminatif des termes de marine les plus généraux ait varié parfois avec le personnage auquel ces termes s'appliquaient. Il est assez remarquable, par exemple, que le mot , qui est habituellement suivi, nous venons de le voir, de l'embarcation naqadienne, puisse l'être également d'une embarcation présentant un type tout à fait opposé, en sorte que le passage de W 421-422 ait pour correspondant le passage de T 241 . Des différences analogues, portant toutes sur des déterminatifs, s'observent à propos des textes W 442 ( ) et T 252 ( ), W 443 ( ) et T 252 ( ),

de Nout, barque des dieux» (W 489 = P 191 = M 362 = N 913), elle continue néanmoins à être déterminée par une barque de type naqadien.

Le batelier de la *mḫnt* s'appelait *mḫntj*, ou aussi *mḫnttj* : sur les différentes formes de ce mot, cf. Maspero, dans *Recueil de travaux*, XIX, p. 174.

(1) Cf. plus bas **(12)**, une liste de ceux de ces noms qu'on trouve le plus fréquemment employés dans les textes des Pyramides.

(2) W 195 (=N 606); W 565; P 74 (=M 104=N 15); P 162.

(3) P 77 (=M 107=N 19). — Le mot de P 162, que Maspero (*Les Inscriptions des Pyramides de Saqqarah*, p. 172) traduit par *voguer*, paraît bien n'être qu'une variante du mot (cf. la leçon de M 413).

(4) W 446.

(5) W 483; P 162 (=M 413), 163; T 222.

(6) W 483.

(7) W 418, 471-472, 475, 482, 490-492, 559; P 170, 171, 191, 482-485; T 219, 224, 227, 228, 239; N 36, 913, 915, 916, 967; M 196, 364, etc.

(8) Il convient de noter ici que la barque (W 210; P 31; M 40, 42; N 68, 69 — et *passim*) est assez déconcertante à ce point de vue. Bien qu'elle soit sûrement liée au culte d'Horus, le type, d'ailleurs hybride, auquel elle appartient la rapprocherait plutôt, cependant, des barques naqadiennes. Au surplus, ce n'est pas le seul côté par lequel elle soit assez anormale, et elle mériterait de faire l'objet d'une étude spéciale.

W 482 ( ) et N 146 ( ), et à propos de beaucoup d'autres. Si l'on considère que ces textes sont vraisemblablement des variantes d'un archétype unique, et aussi que, dans tous les exemples cités, c'est le texte d'Ounas, c'est-à-dire la version la plus ancienne, qui reproduit le type civil de la barque, on est en droit de conclure, semble-t-il, que c'est entre la Ve et la VIe dynastie que la barque du mort a été ainsi «divinisée» quant à sa forme; de telles divergences ne font sans doute que traduire les nuances successives d'une pensée religieuse de plus en plus logique.

Ainsi, par une sorte de piété traditionnelle, les Égyptiens de l'Ancien Empire paraissent avoir toujours tenu à conserver à leurs barques divines ou funéraires l'apparence de la barque horienne, regardée par eux comme la barque sacrée par excellence, parce que c'était celle du dieu dont les sectateurs avaient fondé l'unité de l'Égypte. Au reste, le fait n'est pas seulement prouvé pour l'époque des Pyramides, où le dieu Râ lui-même, afin de s'établir définitivement dans la vallée du Nil, a été obligé d'entrer en composition avec Horus, et a dû adopter, pour les besoins de son culte, la barque dans laquelle le dieu Faucon était jadis venu d'Asie; il serait facile de montrer que les textes religieux et surtout les rituels funéraires des époques postérieures continuent, eux aussi, à faire le départ entre les barques profanes et les barques sacrées, et donnent le plus souvent à ces dernières — et à ces dernières seulement — une forme copiée ou inspirée de l'embarcation asiatique, telle qu'on voit celle-ci figurée sur les plus anciens monuments babyloniens. C'est ainsi que les manuscrits thébains du *Livre des Morts*, et, après eux, les manuscrits saïtes ou ptolémaïques distinguent encore très habituellement, par les déterminatifs dont ils les font suivre, les barques réservées au service du dieu ou du mort[1] d'avec les barques purement civiles[2]. Les exceptions qu'on pourrait relever, à ce point de vue, dans certains rituels des XVIIIe-XXe dynasties[3] ne sauraient infirmer la règle elle-même : il y

[1] C'est le cas des barques , , , , (cf. LIEBLEIN, *Index des mots contenus dans le Livre des Morts*, passim); toutes présentent, d'ordinaire, des étraves en zigzag. — Si le Rituel de Turin fait cependant suivre le mot (chap. I, 1; CVI, 3; CVII, 3, etc.) du déterminatif de la barque naqadienne, c'est sans doute parce que le mot était originairement le nom d'une embarcation non divine (cf. la note suivante — et plus bas (13)).

[2] Par exemple, les embarcations et sont toujours accompagnées de la représentation d'une barque aux extrémités évasées. Il en est de même des barques servant à déterminer un certain nombre d'expressions très compréhensives, telles que , , , , , , etc.

[3] On observe, à cette époque, un certain flottement dans l'orthographe des termes nautiques à sens très général. C'est ainsi que le verbe présente, pour un même passage, les formes

a là une tradition profondément enracinée, et très vivace, qui se rattache visiblement aux périodes les plus anciennes de l'Égypte historique.

Enfin l'influence de cette tradition ne s'est pas fait sentir seulement dans l'écriture, on la retrouverait encore dans les manifestations extérieures du culte des dieux, et jusque dans les accessoires de ce culte. L'étude des barques divines, telles que celles-ci apparaissent sur un très grand nombre de monuments, portées processionnellement à l'occasion de certaines fêtes, serait très convaincante à cet égard, et prouverait jusqu'à l'évidence que le type horien du bateau a conservé en Égypte, à toutes les époques, un caractère exclusivement religieux. Un semblable sujet excéderait les limites de ce mémoire; il n'était pas inutile, cependant, d'indiquer ici quelques-uns au moins des détails les plus essentiels de ces barques divines, et d'insister, en particulier, sur l'origine visiblement étrangère que ces barques trahissent. Seule, en effet, cette origine permet de comprendre comment le type en a pu être à la fois si jalousement conservé et si généralement abandonné. Comme elles représentaient les plus anciennes embarcations du pays d'où était venu le dieu Horus, on les a gardées, par piété reconnaissante, d'abord pour le service de ce dieu, puis pour celui de tous les autres : mais, en même temps, comme leur forme massive et trapue s'accordait mal avec les conditions de la navigation en Égypte, on ne s'en est que très exceptionnellement servi, semble-t-il, pour les besoins de la vie de tous les jours. L'étude des barques civiles de l'époque memphite[1], dans laquelle il nous faut entrer

et (NAVILLE, *Das ägypt. Todtenbuch*, chap. LXIX, l. 4, mss *Pb* et *Ia*); au chapitre XV B, l. 18, ce même mot est écrit (ms. *La*), et, au chapitre XVII, l. 59, (ms. *Aa*), sans qu'il soit possible de donner de ces divergences aucune explication. De même, les vignettes des rituels thébains ne distinguent pas toujours entre les diverses catégories de bateaux, ou bien reproduisent surtout le type d'embarcation asiatique. Peut-être cette préférence vient-elle seulement de ce que celui-ci constitue un élément décoratif plus séduisant que le type naqadien; ce dernier, en tout cas, est à peu près délaissé, et il n'y a aucune différence, par exemple, entre la vignette du chapitre 99 et celles des chapitres 100 et 102, bien que l'embarcation représentée soit, dans le premier cas, la , c'est-à-dire une barque essentiellement civile (cf. p. 114, note 5), et, dans le second, la , c'est-à-dire la barque du soleil. — A l'époque saïte, au contraire, la distinction — sans doute par souci d'archaïsme — recommence à être soigneusement observée (cf. dans l'édition de Lepsius, la vignette du chapitre 98 et celles des chapitres 100-101).

[1] Il convient de noter ici que ce terme correspond vraisemblablement à l'avènement d'une dynastie, mais non pas d'une race royale nouvelle. Les souverains memphites ne sont pas des rois du Nord ayant réussi à prendre leur revanche sur les Thinites, et à les détrôner; ce sont toujours, au contraire, ces Thinites eux-mêmes, définitivement victorieux cette fois, et qui estiment avoir suffisamment consolidé leur conquête pour pouvoir s'installer désormais à Memphis en toute sécurité. Les liens de parenté qui, d'après Sethe (cf. GAUTHIER, *Le Livre des Rois d'Égypte*, I, p. 68,

maintenant, va continuer à nous montrer, en effet, ce perpétuel recul du type asiatique à extrémités verticales ou intraversées devant le type indigène à extrémités débordantes et évasées.

note 1), auraient uni la reine Nmꜣꜥ-t ḥp à Ḫꜥ-sḫmwj et à Ḏsr paraissent bien prouver, en effet, que la IIIe dynastie n'est que la continuation de la IIe; et, pour ce qui concerne la IVe, il y a lieu de penser (cf. Breasted, *A History of Egypt*, p. 116 — *ap.* Gauthier, *Le Livre des Rois d'Égypte*, I, p. 74, note 2) que Khoufou n'était pas originaire du Delta, mais de la Moyenne-Égypte. Si cependant l'époque memphite contraste fortement, et à tant de points de vue (au point de vue nautique, en particulier, elle marque l'avènement d'un type de mât et de voile tout à fait nouveaux — cf. plus bas **(14)**), avec l'époque thinite, la raison en est sans doute que les Égyptiens du Sud, en s'installant ainsi à Memphis, s'y sont trouvés en contact avec une civilisation septentrionale très supérieure à la leur propre, et qu'ils se sont laissés conquérir par celle-ci, un peu comme les Romains, trois mille ans plus tard, ont été conquis par la civilisation de la Grèce qu'ils avaient vaincue (cf. plus bas **(15)**).

DEUXIÈME PARTIE.

L'ART DE LA NAVIGATION EN ÉGYPTE DEPUIS LE DÉBUT DE LA PÉRIODE MEMPHITE JUSQU'À LA FIN DE L'ANCIEN EMPIRE.

CHAPITRE PREMIER.

INDICATIONS GÉNÉRALES.

Les résultats auxquels nous sommes parvenus touchant l'art de la navigation en Égypte pendant la période préhistorique et sous les dynasties thinites[1] sont fondés, pour la plupart, sur des suppositions. D'une part, les témoignages que ces premiers habitants de la vallée du Nil nous ont laissés de leur activité nautique sont assez clairsemés; et, d'autre part, ils sont si obscurs, le plus souvent, et si insuffisants — le plus grand nombre des documents que nous avons étudiés jusqu'ici sont anépigraphes, ou d'une épigraphie des plus incertaines — qu'ils ont besoin d'être très largement interprétés, et que les commentaires qu'on est obligé d'en donner, pour vraisemblables qu'ils puissent être, n'ont jamais, cependant, que la valeur d'une hypothèse explicative. Ainsi, le nombre

[1] Aux barques appartenant à cette dernière période il convient d'ajouter celles qui figurent dans le nom du vignoble funéraire de Pr-ib-sn (cylindres 178-180 de Petrie, *Royal Tombs*, II, pl. XXII). Weill (*La IIe et la IIIe dynasties*, p. 114 — cf. aussi *Recueil de travaux*, XXIX, p. 51) traduit ce nom «Prince des barques»; la comparaison avec les autres noms de vignobles royaux semblerait prouver que est ici un génitif, et qu'il vaut mieux adopter la traduction «Barques du roi» proposée par Griffith (*Royal Tombs*, II, p. 53). Le nom pourrait alors conserver le souvenir, sinon d'un véritable port, au moins d'un endroit du fleuve ayant d'abord servi à abriter une flottille royale, et converti par la suite en vignoble funéraire.

et l'intérêt des monuments de cette époque sur lesquels on relève des représentations ou des mentions de barques ne sont nullement en rapport avec l'importance du rôle que le bateau a sûrement joué dans la vie et dans l'histoire égyptiennes dès les temps les plus reculés; ajoutons, enfin, que ces monuments ne reproduisant, pour la plupart, que des barques divines ou royales, c'est seulement par analogie que l'on peut étendre aux embarcations civiles les suppositions qu'ils suggèrent.

A partir de l'époque memphite, au contraire, les documents deviennent à la fois plus abondants et plus précis, et permettent, en conséquence, de se faire une idée plus exacte des embarcations égyptiennes, telles qu'elles étaient en usage sous l'Ancien Empire. Il y a lieu de passer maintenant en revue les plus importants d'entre eux.

A. — DOCUMENTS ÉCRITS[1].

C'est sous le règne de Śnfrw, croyons-nous, qu'il est parlé pour la première fois, dans un texte hiéroglyphique, de barques ne présentant pas un caractère exclusivement divin ou royal. L'an $x+2$ de ce roi[2], la Pierre de Palerme[3] mentionne en effet, en même temps que la construction d'une barque *Dw:t:wj*[4] de cent coudées, celle de [hiéroglyphes], c'est-à-dire de soixante barques royales de seize . . . . . (?). Ces dernières constituaient la flotte avec laquelle Śnfrw entreprit dans le pays des Nègres une expédition qui réussit pleinement, puisqu'elle aboutit, s'il faut en croire l'inscription, à la capture de 7000 prisonniers vivants et de 200.000 têtes de bétail. Même en faisant la part de l'exagération habituelle aux narrateurs égyptiens, on comprend que, pour ramener ne fût-ce qu'une partie de ce formidable butin, les [hiéroglyphes], c'est-à-dire les barques de charge royales, devaient être des embarcations solides, et affecter des dimensions considérables; il est donc impossible de maintenir pour les mots [hiéroglyphes] la traduction «seize palmes» qui en a été quelquefois proposée[5], et qui

(1) Il s'agit ici des documents autres que les textes des Pyramides; sur les indications nautiques fournies par ces textes, cf. plus bas (**16**).

(2) Cf. p. 74, note 3.

(3) Registre inférieur de la face A, 1re division.

(4) C'est-à-dire d'une barque sacrée, destinée sans doute à protéger l'expédition (sur la barque *Dw:t:wj*, cf. p. 76 et suiv.). — A noter la forme horienne de cette barque, en opposition avec la forme naqadienne des barques [hiéroglyphes]; le contraste est ici des plus instructifs.

(5) Cf. Naville, dans *Recueil de travaux*, XXV, p. 76 et 77; l'auteur lui-même suggère d'ailleurs cette traduction sous réserves.

donnerait à ces barques des mesures véritablement beaucoup trop faibles[1]. Breasted[2] pense que ce chiffre se rapporte à une dimension, ou encore au nombre des rames de l'embarcation, ou à quelque chose d'analogue, et il rapproche, avec Schäfer, les [hiéroglyphes] mentionnées ici des [hiéroglyphes] (⁞) dont il est question à la ligne 41 de l'inscription d'Wnj[3]; il s'agirait, dans l'un et l'autre cas, d'embarcations qui tiraient leur nom du nombre de leurs rames, et qui s'appelaient «seize» ou «huit» — c'est-à-dire barques à seize ou à huit rameurs — par une abréviation dont il serait facile de retrouver des exemples dans la terminologie nautique moderne. En réalité, cette explication ne tient pas compte de la forme très particulière du signe qui, dans les deux inscriptions, est ainsi accompagné d'une indication numérique; ce signe qui, selon toute vraisemblance, doit reproduire, au moins approximativement, l'objet qu'il sert à désigner, ne ressemble nullement, en effet, à une rame, mais rappelle plutôt un couple, c'est-à-dire l'une de ces pièces de bois à deux branches qui viennent s'appuyer, à distances régulières, sur les deux côtés de la quille, et dont l'ensemble forme l'armature et comme le squelette du bateau. De ce squelette, dont la quille est l'épine dorsale, on sait que les couples figurent les côtes; et il est remarquable que le signe qui nous occupe ici soit assez analogue au signe [hiéroglyphe], lequel a précisément le sens de «côte». Même, la rainure qui, dans la barque du calendrier de Palerme, paraît diviser le couple en son milieu[4] pourrait fort bien — à moins que le graveur ait seulement voulu rendre sensible, par ce moyen, l'assemblage symétrique des membrures à droite et à gauche de la quille — être la représentation assez rudimentaire d'une varangue[5]. En tout cas,

(1) La palme équivaut en effet à la septième partie de la coudée, soit 0 m. 07 1/2 environ; des bateaux de 16 palmes ne mesureraient donc que 1 m. 20 de longueur.

(2) *Ancient Records*, I, § 146 *e*.

(3) = ligne 42 de l'édition de Tresson (*L'Inscription d'Ouni*, dans *Bibliothèque d'étude*, t. VIII). — L'auteur (p. 29) transcrit le mot [hiéroglyphes], et fait du signe [hiéroglyphe], auquel il donne la valeur [hiéroglyphes], un «nom de mesure correspondant à l'orgye grecque ou brasse»; il voit, en conséquence, dans les [hiéroglyphes] (⁞), des «huit brasses», c'est-à-dire des bateaux mesurant huit fois quatre coudées, soit 16 m. 80. — Cf. aussi la barque [hiéroglyphes] mentionnée par Brugsch dans *A. Z.*, 1874, p. 146, et par Dévaud dans *Sphinx*, XIII, p. 95, note 2.

(4) Elle est indiquée seulement par deux traits; dans l'inscription d'Wnj (Sethe, *Urkunden*, I, p. 107), elle s'ouvre entre deux objets renflés qui pourraient figurer des jambes de force servant à étayer les couples.

(5) Les couples «étaient munis, dans leur milieu et par-dessous, d'une entaille qui leur permettait de *s'assembler* avec la quille, et empêchait tout mouvement de droite à gauche. La partie munie d'une entaille se nommait τὰ ἐγκοίλια, aujourd'hui *varangues*» (Vars, *L'Art nautique dans l'Antiquité*, p. 39).

l'hypothèse suivant laquelle les Égyptiens auraient ainsi désigné certaines catégories de barques par le nombre de couples qui composaient l'ossature de ces barques n'offre en soi rien d'inadmissible [1]. Par ailleurs, elle permet de comprendre que des «bateaux de seize» ou des «bateaux de huit» aient pu être considérés comme présentant des dimensions déjà respectables [2]; et la principale objection que l'on pourrait être tenté de lui opposer — savoir, que si l'hiéroglyphe doit être interprété comme un couple, celui-ci est figuré à l'envers — n'est pas de celles que l'on ne saurait réfuter : la convexité d'un signe qui devrait être concave en réalité peut s'expliquer par des raisons purement graphiques, analogues à celles qui font que dans un tombeau de Gizeh, par exemple, on trouve précisément le mot «côte» écrit , c'est-à-dire suivi de son déterminatif habituel renversé [3].

Quoi qu'il en soit, l'importance même de la campagne conduite par Śnfrw, avec tant de bonheur, dans les régions du Sud nous confirme que, déjà sous la IVe dynastie, l'art de la navigation devait avoir pris en Égypte un très grand développement. Le calendrier de Palerme, au surplus, fournit une autre preuve de ce fait, en même temps qu'il nous conserve aussi, sans doute, le souvenir d'une de ces navigations de haute mer telles que nous savons que les Égyptiens les pratiquaient déjà à des époques très reculées [4]. En même temps que l'expédition contre le pays des Nègres dont il vient d'être question, ce calendrier mentionne en effet — toujours pour l'année $x+2$ — «les apports (?) de quarante bateaux chargés (proprement : pleins) de bois *'š*». Si la traduction littérale de ce texte ne présente pas de difficultés grammaticales sérieuses [5], l'interprétation, en revanche, en est assez délicate. Il apparaît clairement qu'il doit se rapporter à une entreprise maritime de grande envergure; mais comment déterminer le pays où cette entreprise a été réalisée? Tout dépend de la signification qu'il convient de donner au mot . Si l'on adopte pour celui-ci le sens «acacia» [6], longtemps soutenu

(→)

[1] Sur cette question, cf. plus bas (**17**).

[2] A raison de un mètre d'écart moyen entre les couples, un bateau de seize couples mesurait — étrave et étambot compris — une vingtaine de mètres environ.

[3] Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1201.

[4] Cf. plus bas (**18**).

[5] est la forme infinitive en du verbe *inj;* quant à l'absence de préposition après le verbe , c'est un archaïsme qui prouve que le scribe de la Ve dynastie a copié, sans y rien changer, l'original qu'il avait sous les yeux (cf. Breasted, *Ancient Records*, I, § 146 *a*).

[6] Cf. la traduction de Naville (*Recueil de travaux*, XXV, p. 76 et 77) : «On amène 40 barques, on construit (?) en bois d'acacia». — L'auteur, on le voit, fait de un équivalent du mot ,

par Loret [1], on est amené à conclure — puisque l'acacia a toujours été très abondant en Égypte, et dans la région thébaine, en particulier [2] — que les quarante bateaux de Śnfrw ont très bien pu avoir été seulement employés à aller chercher dans le Sud une grande quantité de ces arbres, dont le Pharaon avait besoin pour ses constructions [3]. En réalité, il semble démontré aujourd'hui que l'*'š* n'est pas l'acacia. Chabas y voyait le nom égyptien du cèdre, et cette traduction a été adoptée, après lui, par le plus grand nombre des égyptologues [4]; tout récemment, Loret lui-même, revenant sur sa première opinion, a établi, par une série d'arguments très solides, que l'*'š* doit être identifié décidément avec le sapin [5]. Cèdre ou sapin, il désigne, en tout cas, un arbre que les Égyptiens étaient obligés d'aller chercher au Liban [6], et dont les textes nous montrent avec quelle régularité ils sont allés l'y chercher, en effet, à toutes les époques de leur histoire [7]; mais, s'il en est ainsi, il faut sans doute admettre, alors, que la Pierre de Palerme constitue le plus ancien témoignage écrit qui nous soit jusqu'ici parvenu de ces expéditions ainsi entreprises par les Égyptiens sur les côtes de Syrie [8]. Sethe pense, il est vrai, que celle-ci a pu tout aussi bien être accomplie par des bateaux syriens [9]; il y a plutôt lieu de croire le contraire, semble-t-il, et que cette expédition n'est précisément rappelée par le calendrier de Palerme que parce que le fait, pour des marins égyptiens de la

lequel — précisément dans ce même registre de la Pierre de Palerme, et aussi dans la 6e division du 5e registre — paraît être, en effet, en rapport avec l'idée de construction d'une barque. Mais, lorsqu'il est pris dans cette acception, le mot est ordinairement complété par un oiseau (cf. p. 75, note 4, et p. 242-243).

[1] *Étude sur quelques arbres égyptiens*, dans *Recueil de travaux*, II, p. 60-65; l'auteur identifie l' avec l'*Acacia nilotica* Willd (*ibid.*, p. 65).

[2] Pline (*Hist. nat.*, XIII, 9) nous apprend que les environs de Thèbes étaient couverts de bois d'acacia (Loret, *op. cit.*, p. 65).

[3] «Certaines espèces d'acacia fournissent un bois assez beau pour être employé dans les constructions» (*ibid.*, p. 63).

[4] Breasted, *A new Chapter...*, p. 28; Sethe, dans *A. Z.*, XLV, p. 10, etc.

[5] *Quelques notes sur l'arbre* âch; cf. *A. S. A.*, XVI, p. 33-51. — L'auteur, après avoir montré que l'*'š* ne peut être ni l'acacia, ni le cèdre, ni le cyprès, ni l'if (cette dernière identification avait été proposée par Ducros, *L'arbre* ash *des anciens Égyptiens*, dans *A. S. A.*, XIV, p. 1-12), conclut (*loc. laud.*, p. 51) que «sous le nom de , les Égyptiens désignaient à la fois le pin et le sapin, et qu'ils réservaient l'appellation de «*âch* vrai» au sapin de Cilicie, qu'ils trouvaient en abondance dans les forêts du Liban».

[6] Le fait est tout au moins certain pour le cèdre, et aussi — cf. la note précédente — pour l'«*'š vrai*».

[7] Cf. Montet, dans *Comptes rendus de l'Acad. des Inscr.*, 1921, p. 160.

[8] C'est la conclusion à laquelle arrive Breasted, *Ancient Records*, I, § 146 *a*.

[9] *Zur ältest. Gesch. d. äg. Seeverkehrs m. Byblos u. d. Libanongebiet*, dans *A. Z.*, XLV, p. 10.

IVe dynastie, d'avoir réussi à conduire heureusement jusqu'au pied du Liban et à ramener sans encombre une flotte de quarante bâtiments marchands constituait encore, à cette date, un exploit des plus mémorables : toutefois, la question reste douteuse (1).

Si on la tranche en faveur de l'Égypte, et si cette flotte était bien une flotte égyptienne envoyée par Snfrw chercher du bois ʿš en Syrie, nous aurions ici le premier exemple connu d'une , c'est-à-dire d'une de ces missions royales à objet déterminé qui sont mentionnées si fréquemment dans les inscriptions de l'Ancien Empire. On comprend que ces missions, qui devaient, au moins pour la plus grande partie, s'effectuer ordinairement par eau, présentent un intérêt considérable pour l'histoire de la navigation en Égypte; nous leur devons, en particulier, de connaître les noms de plusieurs variétés de barques de cette époque. Le plus souvent, ces avaient pour objet de choisir, dans la carrière même, et d'amener à pied d'œuvre la pierre destinée au sarcophage royal; quelques-unes poursuivaient un but militaire; d'autres encore étaient motivées par la nécessité de procurer au roi tel objet rare dont il avait besoin ou simplement envie. Dans tous ces cas, c'est le fleuve qu'on utilisait comme route, et la barque comme principal moyen de transport; les nous apparaissent véritablement comme l'une des manifestations les plus caractéristiques de l'activité maritime des Égyptiens de l'Ancien Empire.

C'est sous le règne de Mn-kꜣw-rî qu'on voit apparaître les premiers documents certains relatifs aux , et c'est surtout à partir de la Ve dynastie que ces documents deviennent particulièrement nombreux; on ne peut s'empêcher d'être frappé, lorsqu'on les étudie, de la place qu'y tiennent les bateaux. Qu'il s'agisse de la pyramide d'un roi ou du mastaba d'un particulier, presque toutes ces inscriptions font mention d'un ; et ce titre, dont la traduction est difficile à établir avec une complète précision, paraît cependant correspondre assez bien à celui d'*inspecteur de la navigation*. Le n'est pas un capitaine de bateau, car certains textes distinguent expressément les deux personnages (2); ses fonctions sont à la fois plus étendues et plus générales. C'est un fonctionnaire de la marine royale, à ce qu'il semble (3), auquel incombe le soin de diriger ce que l'on pourrait appeler la partie maritime de l'entreprise à exé-

(1) Sur les navigations maritimes des Égyptiens, cf. plus bas (**19**).
(2) Cf. L., *D.*, II, 76 *e*.
(3) Cf. p. 143-144. — Le doit, à ce qu'il semble, être distingué du (sur ce dernier, cf. plus bas (**20**)).

cuter. En cette qualité, il figure à côté du , lequel est l'entrepreneur proprement dit (1); il est même nommé avant celui-ci, d'où il résulte sans doute qu'il avait le pas sur lui. Au surplus, la grande inscription — malheureusement très mutilée — de (IVe dynastie) témoigne suffisamment de son importance. Cette inscription se divise en effet en deux parties, dont la première a trait à la pyramide de Mn-kꜣw-rî, et dont la seconde se rapporte à la construction de la tombe accordée à par ce roi. Or, les personnages qui accompagnent celui-ci au cours de sa visite à sa pyramide sont énumérés dans l'ordre suivant : le , d'abord, puis les (c'est le titre porté, à cette époque, par les deux grands prêtres de Memphis (2)), enfin — si la restitution proposée par Sethe est exacte — les ou *tailleurs de pierre* (3). Exception faite pour les , ce sont ces mêmes personnages — auxquels vient seulement s'ajouter le ou *entrepreneur en chef des constructions royales* — qui sont chargés, dans la suite de l'inscription, des différents travaux concernant la construction

(1) Ou, plus exactement, l'architecte; le titre de , ou *charpentier royal* — écrit aussi — se rencontre fréquemment dans cette acception à partir de l'époque thinite (Petrie, *Royal Tombs*, I, pl. XI, 14 = pl. XV, 16 — cf. Weill, *La IIe et la IIIe dynasties*, p. 129, note 5). On comprend très bien, en effet, que le charpentier ait été l'architecte par excellence, alors que l'architecture en pierre était encore d'un usage restreint; et, quand celle-ci s'est développée davantage, les hommes chargés de la direction d'une entreprise architecturale quelconque ont continué de porter, par tradition, un titre qui ne correspondait plus, en réalité, qu'à une partie de leurs attributions.

Il ne faut pas confondre le avec le , lequel est un *charpentier constructeur de barques*. Ce dernier titre figure déjà sur la statue 70 *a* du British Museum (statue de , IIIe dynastie — cf. Weill, *op. cit.*, pl. I, et p. 256); on le retrouve également à Sheikh Saïd, sur la stèle de (*Sheikh Saïd*, pl. XXVIII et p. 31; dans cet exemple, la lecture est rendue incertaine par une cassure de la pierre).

(2) Il signifie proprement «*les deux grands qui dirigent les artisans*» (cf. Sethe, dans Borchardt, *Sahureʿ*, II, p. 122, note 3); sous l'Ancien Empire, la règle était, en effet, que la fonction de grand prêtre de Ptah à Memphis fût occupée concurremment par deux personnes (Idem, *ibid.*). — Maspero traduisait le titre «*commandant en chef des deux corps d'artisans*», et voyait dans ceux-ci «les tailleurs de bois et les tailleurs de pierre, les menuisiers et les sculpteurs ou maçons» (*P. S. B. A.*, XI, p. 308).

(3) Cf. ligne 3 de l'inscription (Sethe, *Urkunden*, I, p. 18) : [ ] [ ] [ ] «Sa Majesté avait fait venir (sc. : pour l'accompagner dans sa tournée d'inspection) le », etc. — Sur le sens du mot , cf. Max Müller, dans *Recueil de travaux*, IX, p. 168, et Maspero, *loc. laud.*

du tombeau de ; et, cette fois encore, c'est par le , semble-t-il, que commence l'énumération qui en est faite[1].

Que le bateau fût à cette époque le premier et le plus indispensable auxiliaire de l'architecte[2], le fait est prouvé, d'ailleurs, par des témoignages plus directs. C'est ainsi qu'une représentation de la Ve dynastie, tirée du tombeau de [3], nous renseigne sur le genre d'embarcation qu'on employait, à cette date, pour transporter les pierres de grandes dimensions; le sarcophage donné à Śndm-ib par le roi est amené dans une barque d'une forme très particulière[4], dont l'inscription qui la surmonte nous apprend qu'elle appartenait à la catégorie des barques de charge appelées [5]. Mais c'est surtout à partir de la VIe dynastie que les textes relatifs à des transports de ce genre se multiplient et deviennent plus détaillés; le plus important d'entre eux, celui de , ne raconte pas moins de quatre expéditions, tout à fait analogues, quant à leur objet, à celle dont le tombeau de Śndm-ib nous a conservé la représentation[6].

1° Pépi Ier ayant fait don à Wnj d'un sarcophage en pierre de *Rꜣ-ꜣw*, ce sarcophage est ramené — tout comme celui de Śndm-ib — sur une barque *śꜣt*;

(1) En même temps que de la pierre de *Rꜣ-ꜣw*, destinée à un temple qui est sans doute celui de sa pyramide, Mn-kꜣw-rî fait apporter, pour la tombe de , deux *rw-tw* et un *śbḫt* (cf. ligne 11 de l'inscription = Sethe, *Urkunden*, I, p. 20). — Sethe fait remarquer, il est vrai, que la lacune au-dessous du bateau n'est pas assez grande pour qu'on puisse restituer ou ; mais, quel que soit le signe à suppléer, le titre lui-même, en tout cas, est évidemment lié à des idées de navigation.

(2) L'inscription A du haut fonctionnaire (règne de Dd-kꜣ-rî) serait sans doute, si elle était moins mutilée, aussi instructive à cet égard que celle de . Il est vraisemblable, en effet, que les (!) dont il est fait mention à la ligne 14 (L., *D.*, II, 76 *d* = Sethe, *Urkunden*, I, p. 61) sont les bateaux que Śndm-ib avait utilisés pour exécuter les travaux que le roi lui avait confiés.

(3) L., *D.*, II, 76 *e* (cf. Erman, *Ægypten*, figure de la page 643).

(4) Sur cette barque, cf. plus bas (**21**). — Les légendes qui accompagnent les différentes personnes composant l'équipage distinguent le du capitaine proprement dit ou (cf. p. 124, note 2, et plus bas (**22**)).

(5) « la grande barque *śꜣt*, dont le nom est *Puissance de* *'Issj* ». — Dans le texte plus développé qui commente la scène (L., *D.*, II, 76 *e* = Sethe, *Urkunden*, I, p. 65-66) le mot de la ligne 4 paraît avoir un sens analogue; Breasted (*Ancient Records*, I, § 275) le traduit par «ferry-boat» (rac. : × = *passer, traverser?* — cf. de Rougé, *ap.* Pierret, *Vocab. hiérogl.*, p. 731).

(6) La plus récente édition de l'inscription d'Wnj est celle de Tresson (*Bibliothèque d'étude*, t. VIII).

le texte ajoute que celle-ci était une des barques de charge de la flotte royale :

[1] « Sa Majesté fit faire une expédition par le chancelier divin et par l'équipage[2] du capitaine de la barque royale[3] placé sous ses ordres[4], afin que ce sarcophage me fût apporté du pays de *Rꜣ-ꜣw*. Et le chancelier divin revint avec ce sarcophage, dans une des grandes barques de charge du palais. »

2° Sous le règne de Mirinrî, Wnj, récemment promu gouverneur du Sud, est chargé à son tour d'une mission du même genre, mais beaucoup plus lointaine : le roi l'envoie dans la région de la première cataracte — à *'Ib-ḥꜣt*, d'abord[5], puis à Éléphantine — chercher un certain nombre de gros blocs de granit destinés à sa pyramide[6]. Le retour de cette expédition est décrit de la façon suivante :

(1) Inscription d'Wnj, l. 5-6 (= Sethe, *Urkunden*, I, p. 99).

(2) Erman (*A. Z.*, 1882, p. 6) traduit le mot par «troupe». L'une et l'autre traduction sont aisément conciliables (cf. p. 133, note 1).

(3) Sur la signification du groupe , cf. p. 139 et suiv. — Tresson (*op. cit.*, p. 13) traduit le mot par «passeur, débardeur».

(4) Tel paraît être le sens, si la restitution de Sethe est exacte. S'il faut, au contraire, lire dans la lacune les signes , il en résulterait que Pépi Ier avait, pour la circonstance, placé sous l'autorité directe du les équipages (? — cf. la note 2) qui dépendaient, en temps ordinaire, du , c'est-à-dire de l'inspecteur de la navigation. En d'autres termes, il lui avait confié la direction d'une des flottilles habituellement commandées, dans des cas analogues, par un .

(5) *'Ib-ḥꜣt* est probablement le nom d'une carrière voisine d'Assouan, d'où l'on extrayait le granit gris dont est fait le sarcophage de Mirinrî (sur cette question, cf. Maspero, dans *P. S. B. A.*, XI, p. 311, note 1).

(6) Sur l'utilisation de ces différents blocs, cf. Maspero, *loc. laud.*, p. 311 et suiv. — L'expédition d'*'Ib-ḥꜣt* aurait fourni le sarcophage du roi, avec son couvercle, et le pyramidion de la pyramide; celle d'Éléphantine, la stèle en forme de fausse porte de la chapelle extérieure de la pyramide, ainsi que le soubassement de cette stèle, les herses de la pyramide et leurs encadrements, enfin les portes et les seuils de la chapelle extérieure.

[1]. En dépit de certaines difficultés de détail [2], le sens général de ce passage est suffisamment clair; nous avons ici, en particulier, une énumération des différentes embarcations dont se composait la flotte mise à la disposition d'Wnj pour l'accomplissement de sa mission. Cette flotte comprenait douze bateaux de transport, lesquels se subdivisaient comme suit : d'abord, six grandes barques appartenant à la catégorie des «barques larges» *wśḫt-w* [3], puis trois de ces barques *śꜣṯ-w* dont nous avons rencontré déjà plusieurs exemples [4], enfin, trois «barques de huit», c'est-à-dire de huit couples (?) [5]. — Il est malheureusement impossible de différencier exactement, au moyen de ce texte, ces diverses sortes d'embarcations; et nous verrons par la suite qu'exception faite, peut-être, pour les barques *śꜣṯ-w*, les représentations monumentales ne le permettent pas davantage [6].

3° Wnj reçoit ensuite l'ordre d'aller chercher une table d'offrandes dans les carrières d'albâtre de . — Étant donné l'endroit où sont situées ces carrières [7], on serait tenté de croire que cette expédition se confond avec la précédente, et que c'est à son retour d'Éléphantine qu'Wnj s'est arrêté à *Ḥt-nb*. En

[1] Inscription d'Wnj, l. 40-42 (= Sethe, *Urkunden*, I, p. 107). — Le groupe ne désigne pas une «barque de guerre» (proprement : «barque de soldats»), comme le croyaient Erman (*A. Z.*, 1882, p. 23) et Maspero (*P. S. B. A.*, XI, p. 315); Griffith (*Hieroglyphs*, p. 14; cf. Gardiner, dans *Recueil de travaux*, XXXII, p. 215) a montré que le mot *mšʿ* signifie «campagne, expédition», et qu'il faut traduire par «en une seule expédition».

[2] Au sujet de l'expression , Breasted (*P. S. B. A.*, XXIII, p. 239) a établi que le verbe *irj*, ainsi suivi d'un nom de localité, avait le sens de «visiter», ce qui lui a permis de traduire (*Ancient Records*, I, § 322) : «Jamais, à l'époque d'aucun roi, on n'avait visité *'Ib-hꜣt* et Éléphantine avec un seul bateau de guerre» (sur cette fausse interprétation de l'expression *n mšʿ wʿ*, cf. la note précédente).

[3] Sur ces barques, cf. p. 130. — Tresson (*op. cit.*, p. 17) traduit le mot par «radeau».

[4] Cf. p. 126-127. — C'étaient des barques sans rames, qui n'avançaient qu'à la remorque (cf. plus bas **(23)**). Tresson (*op. cit.*, p. 37) traduit le mot par «bateau plat, chaland».

[5] Cf. p. 121-122. — Erman (*A. Z.*, 1882, p. 23) ne traduit pas le mot; Tresson (*op. cit.*, p. 29 et 33) le transcrit , le lit *ḥpt*, et le traduit «bateau de 8 brasses» (cf. p. 121, note 3).

[6] Maspero (*P. S. B. A.*, XI, p. 315) traduit ainsi tout le passage : «Je descendis le fleuve avec (sc. : tous ces blocs de granit) jusqu'à la pyramide Khânofir de Mirinrî, avec six galiotes, trois chalands, trois pontons (?), un navire de guerre (*sur cette fausse interprétation, cf. la note 1*) : jamais navire de guerre (*ibid.*) n'avait été à *Abhaït* ni *Abou* au temps de n'importe quel roi». Breasted (*Ancient Records*, I, § 322) rend par «cargo-boats», par «tow-boats», et ne traduit pas .

[7] Brugsch (*Geschichte Ægyptens*, p. 101, note) les plaçait à Benoub el-Hammâm, sur la rive droite du Nil, dans le voisinage de Sioût (cf. Maspero, *loc. laud.*, p. 311, note 2); elles étaient situées, en réalité, au sud-est d'El-Amarna.

réalité, il semble bien que cette table d'offrandes — destinée, elle aussi, à la pyramide de Mirinrî — ait occasionné à elle seule un voyage spécial; celui-ci dut même être particulièrement précipité, puisqu'Wnj se vante, comme d'un tour de force, d'en avoir accompli une partie en dix-sept jours. Il avait d'ailleurs été obligé, pour l'exécuter, de construire — en dix-sept jours également — une barque de dimensions appropriées, avec laquelle il pût amener jusque dans la plaine de Gizeh cet énorme bloc d'albâtre; c'est du moins ce qui paraît résulter des termes mêmes de l'inscription, laquelle s'exprime ainsi : ... *sic* ... [1]. Sethe [2] estime avec raison que l'ordre ici suivi par le texte n'est pas l'ordre logique, et qu'il faut disposer les différents membres de la façon suivante : ... ...; le sens est alors : «je construisis pour lui (sc. : pour Sa Majesté (?)) une barque *wśḫt* en bois d'acacia , mesurant soixante coudées de long sur trente coudées de large : elle fut construite en dix-sept jours. (Dans cette barque) je fis, en dix-sept jours, descendre, pour Sa Majesté (?), cette table d'offrandes que j'avais extraite [3] des carrières de *Ḥt-nb*, et je la fis naviguer, en descendant le fleuve, dans cette barque *wśḫt*, le troisième mois de la saison de *Šmw*. Bien qu'il n'y eût pas d'eau sur les bas-fonds [4] (sc. : à cette époque de l'année),

[1] Lignes 43-45 de l'inscription d'Wnj (= Sethe, *Urkunden*, I, p. 108).

[2] *Urkunden*, I, p. 108, note *a*.

[3] Sur cette signification du verbe , cf. Breasted, *Ancient Records*, I, § 323 *e*; le sens «suppression», proposé par Maspero (*op. cit.*, p. 315, note 1), ne paraît pas acceptable.

[4] Proprement : «Point n'étant eau sur les dos de sable». Telle est l'explication, très plausible, de Maspero (*op. cit.*, p. 316, note 2), pour qui les *ṯs-w* sont «les *dos* de sable, les bancs qui encombrent la rivière quand le Nil est au plus bas, et qui empêchent d'ordinaire la navigation..... Ces barrières ont rarement plus de 100 ou 200 mètres de large; Wnj les franchit probablement..... en y creusant à la pioche un chenal suffisant pour livrer passage à sa galiote.» — Tresson (*op. cit.*, p. 46) traduit au contraire le mot par «canaux».

j'arrivai heureusement à la pyramide *Ḫ'-nfr* de Mirinrî[1]. » Il semble donc résulter de ce texte que, parmi les barques de charge, les *wśḫt-w* étaient celles qui servaient à transporter les objets particulièrement lourds.

4° Enfin Wnj, s'il faut en croire les lignes 45-47 de son inscription[2], est envoyé à nouveau jusqu'à la première cataracte, avec mission de rapporter, cette fois encore, des blocs de granit pour la pyramide royale. On comprendrait assez mal l'intérêt de cette expédition — laquelle paraît faire double emploi avec celle qui a été racontée aux lignes 40-42 — si un texte gravé sur les rochers de la rive droite du Nil, en face de l'île El-Hesseh[3], ne nous apprenait que Mirinrî, dans la cinquième année de son règne, est allé visiter le pays situé immédiatement au delà de la première cataracte, et recevoir l'hommage des chefs de [hieroglyphs], de [hieroglyphs] et de [hieroglyphs]. Or, ce sont précisément ces mêmes chefs — accompagnés, par surcroît, de ceux de [hieroglyphs][4] — qu'on retrouve offrant leurs services à Wnj au cours de sa seconde mission dans les pays du Sud : il y a donc tout lieu de croire qu'Wnj avait accompagné le roi dans son voyage, et que c'est seulement à l'occasion de ce voyage qu'il reçut l'ordre d'aller chercher dans les carrières d'Assouan, ou peut-être même plus en amont[5], de nouveaux blocs de syénite. Ce n'était là, au surplus, qu'un des objets — et sans doute, même, qu'un objet secondaire — de sa mission : Mirinrî l'avait chargé en outre, et avant tout, de « creuser cinq canaux dans le Sud » ([hieroglyphs]), c'est-à-dire, ainsi que

(1) Si l'on n'admet pas l'interversion proposée par Sethe, il faut comprendre les mots [hieroglyphs] [[hieroglyphs]], par lesquels se termine la ligne 43, comme se rapportant à la barque dont la construction est racontée à la ligne suivante (cf., par exemple, la traduction donnée par Breasted, *Ancient Records*, I, § 323); le sens général du passage ne s'en trouve d'ailleurs pas modifié. — Au sujet de cette barque, Maspero (*loc. laud.*, p. 315-316) estime qu'elle avait sans doute été construite sur place par Wnj, parce qu'il se serait trouvé que celle sur laquelle il était venu n'aurait pas pu supporter le poids de la table d'offrandes, une fois celle-ci descendue de la carrière. Outre que l'hypothèse est purement gratuite, la traduction qu'elle entraîne — laquelle repose sur les significations « faire descendre de la carrière » et « suppression », respectivement données au verbe [hieroglyphs] et au mot [hieroglyphs] — paraît tout à fait insoutenable. Il en est de même de la traduction « je partis le 17 du 3e mois de Shemou », qui attribue au verbe [hieroglyphs] la valeur « naviguer ». Ce verbe signifie en réalité « calfater », d'où, d'une façon générale, « construire un bateau » (cf. p. 184-186).

(2) Cf. Sethe, *Urkunden*, I, p. 108-109.

(3) Cf. Sethe, *Urkunden*, I, p. 110.

(4) Sur ces divers peuples, cf. Brugsch, *Die Negerstämme der Una-Inschrift*, dans *A. Z.*, XX, p. 30 et suiv.

(5) Cf. R. Fourtau, *A. S. A.*, VI, p. 6-7.

Maspero l'a suggéré avec beaucoup de vraisemblance[1], d'élargir cinq chenaux dans le canal qui servait habituellement à passer la cataracte. L'opération visait un double but : faciliter les relations futures entre l'Égypte et ces peuplades nègres qui venaient de faire leur soumission, et, pour commencer, utiliser la route ainsi frayée en y faisant passer un certain nombre de barques de charge, construites, dans le pays de *W3w3t*, avec l'acacia de ce pays[2], lequel affectait sans doute des dimensions plus considérables que l'acacia indigène[3], et se prêtait mieux à la construction de barques de très grandes proportions. Peut-être Mirinrî comptait-il employer ces barques à des entreprises que sa mort, survenue assez vite, semble-t-il, l'empêcha de poursuivre; comme il fallait, en tout cas, leur faire descendre le Nil jusqu'à l'endroit qui servait de port d'attache aux autres bateaux de la flotte royale, Wnj mit à profit ce voyage forcé pour ramener un certain nombre de blocs de syénite qui ne pouvaient manquer de trouver leur utilisation dans la pyramide royale; lorsqu'il s'agissait de ce genre de constructions, les architectes royaux ne risquaient jamais d'avoir trop de matériaux à leur disposition[4].

Mais là n'était pas, encore une fois, le but véritable du voyage : plus encore qu'une mission ayant pour objet de rapporter des matériaux de construction[5],

(1) *Recueil de travaux*, XIII, p. 203-204.

(2) Cf. Golénischeff, dans *Recueil de travaux*, XIII, p. 90.

(3) Sur l'acacia indigène, cf. p. 237.

(4) C'est pourquoi le récit de l'expédition, au lieu de s'ouvrir par l'une des formules habituelles, [hieroglyphs] . . . [hieroglyphs] . . ., ou bien [hieroglyphs] . . . [hieroglyphs] . . ., parle d'abord de l'élargissement des chenaux ([hieroglyphs], etc.), et ne mentionne qu'à la fin, tout à fait incidemment, le transport des blocs de syénite. Cf. l. 45-47 (= Sethe, *Urkunden*, I, p. 108-109) : « Sa Majesté m'envoya pour élargir, en les creusant, cinq chenaux dans le Pays du Sud, (et) pour construire trois barques *wśḫt* et quatre barques *ś3t* en acacia de *W3w3t*. Or, les chefs de *'Irṯt*, *W3w3t*, *'Im3* et *Mḏ3* (m')amenèrent (? [hieroglyphs]) le bois (nécessaire) pour cela, (en sorte que) je menai à bien l'entreprise en une année seulement. (Ces bateaux), une fois mis à l'eau, furent chargés d'une grande quantité de granit (destiné) à la pyramide *Ḫ'-nfr* de Mirinrî. » — La traduction et la lecture même du verbe [hieroglyphs] sont ici assez incertaines. La restitution [hieroglyphs] de E. de Rougé (*Recherches sur les monum. des six prem. dyn.*, p. 142) paraît impossible. Suivant Sethe (*Urkunden*, I, p. 109, note *a*), le signe douteux n'est ni [hieroglyph] (comme le lit Maspero, qui traduit « amenèrent par flottage » — cf. *Recueil de travaux*, XIII, p. 203), ni [hieroglyph] (cf. Breasted, *Ancient Records*, I, p. 324 : « . . . drew timber therefor »), mais présente la forme [hieroglyph] ou [hieroglyph]. En réalité, il semble que celle-ci soit la forme hiératique du signe [hieroglyph] à l'époque des Ve et VIe dynasties (cf. Möller, *Hierat. Palæogr.*, I, n° 519), et que le mot, en conséquence, signifie bien « amener en tirant ou en traînant ». — (Sur tout ce passage de l'inscription d'Wnj, cf. R. Fourtau, *Notes sur la navigation dans la cataracte d'Assouan aux différentes époques de l'Empire égyptien*, dans *A. S. A.*, VI, p. 6-8).

(5) Parmi les autres [hieroglyphs] ayant sûrement ce même objet, on peut citer les trois expéditions (lesquelles n'en font vraisemblablement qu'une — cf. Schäfer, dans *A. Z.*, XL, p. 76) envoyées

cette seconde expédition d'Wnj dans la région de la Cataracte doit être considérée, sinon comme une mission militaire à proprement parler, du moins comme une de ces missions mixtes, d'un caractère guerrier et politique tout ensemble, dont quelques inscriptions de cette époque nous ont laissé le récit plus ou moins détaillé. Wnj lui-même avait déjà été chargé de mener à bien une entreprise de ce genre, mais beaucoup plus considérable, sous le règne de Pépi Ier[1]. Il n'était pas encore, à cette époque, gouverneur des Pays du Sud : et le roi, l'ayant placé à la tête d'une armée recrutée d'un bout à l'autre de l'Égypte, l'avait envoyé combattre la révolte des Bédouins d'Asie ( ) dans la contrée située au nord de la péninsule sinaïtique. Après avoir vaincu les rebelles au cours de cinq campagnes successives, Wnj fut conduit à s'avancer plus loin encore dans la direction de l'est, et à pousser jusqu'au pays de (proprement : *le nez de la gazelle*) où l'appelait un nouveau soulèvement de tribus. Si la lecture de ce nom paraît certaine[2], la situation géographique du pays auquel il s'applique demeure assez indécise[3]; comme Wnj, cependant, déclare avoir abordé dans la région montagneuse qui s'étend au nord du pays des *Ḥrw-šʿ-w*[4], il est vraisemblable que cette région — et, par conséquent, aussi celle de — était située dans la Palestine méridionale[5]. C'était une région côtière, en tout cas, et il y arriva par

aux carrières d'Hammâmât, sous le règne de Pépi Ier, pour chercher de la brèche verte, et dont trois des inscriptions de ces carrières nous ont conservé le souvenir. La mention faite dans l'une d'elles (L., *D.*, II, 115 *c* = Sethe, *Urkunden*, I, p. 95) d'un , c'est-à-dire (cf. p. 139 et suiv.) d'un «capitaine de barque royale», montre que celui qu'on pourrait appeler le chef naval jouait dans ces expéditions un rôle prépondérant, puisqu'après les avoir sans doute conduites par eau jusqu'à l'entrée du Ouâdi Hammâmât, il en demeurait encore, même à terre, un des personnages les plus importants. Comme c'est lui qui se trouvait, en fin de compte, responsable du retour, on peut croire que, pour que celui-ci s'effectuât dans les meilleures conditions, c'est aussi lui qui déterminait les dimensions des pierres à extraire, en contrôlait le poids, etc. On trouve de même, dans une autre inscription du Ouâdi Hammâmât (L., *D.*, II, 115 *f* = Sethe, *Urkunden*, I, p. 148), un à la tête de l'expédition chargée d'aller chercher des pierres destinées à la pyramide du roi . Enfin le , c'est-à-dire le «scribe comptable de la flotte (? = ? — Cf. Möller, *Hierat. Palæogr.*, I, n° 582) Mrj», avait également dû accompagner jusqu'à la carrière même une expédition analogue (L., *D.*, 115 *h* = Sethe, *Urkunden*, I, p. 149).

(1) Sur la nature et l'importance des expéditions conduites par Wnj contre les *Ḥrw-šʿ-w*, cf. E. Meyer, *Geschichte des Altertums*³, trad. Moret, t. II, § 266.

(2) Cf. Piehl, dans *A. Z.*, XXVI, p. 112.

(3) Cf. Breasted, *Ancient Records*, I, § 315, note *d*.

(4) Cf. p. 133.

(5) Cf. Breasted, *Ancient Records*, I, § 315, note *d* (et aussi Robiou, dans *Recueil de travaux*, X,

mer. Où avait-il réuni les bateaux nécessaires à cette nouvelle campagne? Il est difficile de le dire. Peut-être ces bateaux lui avaient-ils déjà servi à amener les troupes avec lesquelles il venait de guerroyer contre les Bédouins : peut-être même n'avaient-ils pas cessé, par la suite, de rester en contact avec l'expédition de terre, et avaient-ils accompagné parallèlement celle-ci, en longeant les côtes d'aussi près que possible. Pour qu'à la première nouvelle des troubles Wnj ait pu ainsi embarquer son armée, sans avoir besoin de repasser par l'Égypte[1], il fallait en effet qu'il eût déjà des embarcations à sa disposition, et qu'il en eût un nombre suffisant; on ne peut toutefois émettre à ce sujet que des hypothèses, car le texte[2] est ici d'une très grande concision : «je naviguai dans des barques *nmiw-w* avec ces (mêmes) équipages (?[3] — sc. : avec lesquels je venais de faire mes précédentes campagnes), et j'abordai en amont des hauteurs montagneuses[4] (situées) au nord du pays des *Ḥrw-šʿ-w*[5]». Le mot est jusqu'ici un ἅπαξ λεγόμενον[6], et le contexte, malheureusement, ne fournit aucune indication sur les caractéristiques de forme ou de gréement des bateaux désignés sous ce nom[7]; on peut croire cependant que ceux-ci, comme le suggère W. Max Müller[8], étaient des embarcations de haute mer, analogues aux *mnšw* des époques postérieures.

p. 201); Meyer (*Geschichte des Altertums*³, trad. Moret, t. II, § 266) a proposé de voir dans le «*Nez (ou Cap) de la gazelle*» le promontoire du Carmel.

(1) Wnj déclare formellement, en effet, qu'il s'embarque «avec les (mêmes) hommes», (l. 30, cf. W. Max Müller, *Asien und Europa*, p. 33). On sait que le mot paraît pouvoir être rendu, soit par «troupes», soit par «équipage» (cf. p. 127, notes 2 et 4); mais les deux sens se confondent, en réalité, parce que c'étaient sans doute les mêmes hommes qui étaient tour à tour soldats à terre et marins à bord.

(2) Il a été étudié, en particulier, par Weill, *L'Asie dans les textes égyptiens de l'Ancien et du Moyen Empire*, dans *Sphinx*, VIII, p. 196-197.

(3) Cf. la note 1.

(4) Mot à mot : «en arrière des élévations de montagnes».

(5) Lignes 29-31 (= Sethe, *Urkunden*, I, p. 104).

(6) Tresson (*op. cit.*, p. 25) le traduit par «bac».

(7) La suite du récit, qui raconte en quelques mots la victoire remportée par les troupes d'Wnj après leur débarquement, ne nous renseigne pas davantage à ce sujet.

(8) *Asien und Europa*, p. 33, note 2; l'auteur rattache le mot à la racine *nmi* = «voyager» (cf. encore Tresson, *loc. laud.*, Gardiner, dans *Recueil de travaux*, XXXII, p. 16 — et aussi plus bas, (24)).

Cette expédition d'Wnj dans le sud de la Palestine n'est pas le seul exemple qui nous ait été conservé d'expéditions navales — fluviales ou maritimes — conduites à cette époque dans des pays lointains. Il est certain, par exemple, que les trois voyages entrepris en Nubie par sur les ordres de Mirinrî ont dû s'effectuer en grande partie par bateau, bien que le texte dans lequel le récit s'en trouve consigné[1] fasse à peine allusion au mode de transport employé[2]. D'autre part, l'inscription de , à l'occasion d'une mission envoyée par Pépi II au pays des , donne des renseignements intéressants sur une expédition maritime qu'un certain avait projeté de mener jusque dans la région de Pount. Cet ʿAn-ʿnḫ-t fut tué par les *Ḥrw-šʿ-w* tandis qu'il construisait le bateau sur lequel il comptait réaliser ce dessein, et Ppy-nḫt raconte comment lui-même fut chargé par le roi d'aller chercher le corps et de le rapporter en Égypte : [3] [4]

« Voici que la Majesté de mon maître m'envoya au pays des *ʿꜣm-w* pour lui ramener (= pour lui ramener le corps de) l'ami unique, capitaine de barque royale[5] (variante (?) : chef des signaux (?)[6]) ʿAn-ʿnḫ-t, lequel était en train de

(1) Sethe, *Urkunden*, I, p. 120-127.

(2) La seule indication précise à cet égard se trouve à la ligne 8 de l'inscription C (Sethe, *Urkunden*, I, p. 127, 12) : Ḥr-ḫw-f, revenant de son troisième voyage au pays de , dit qu'il « regagne la cour en descendant le fleuve » (). C'est au cours de cette descente qu'il rencontre le , venu vers lui, sur l'ordre du roi, « avec des bateaux chargés de vin de datte, de gâteaux *mśwk*, de pain et de bière » (); il s'agit évidemment ici de bateaux de charge envoyés à la mission pour la ravitailler.

(3) Les mots ..... sont ainsi disposés, dans l'original, en dehors de la ligne.

(4) Lignes 10-12 (= Sethe, *Urkunden*, I, p. 134).

(5) Cf. p. 139 et suiv.

(6) Cf. plus bas **(25)**. — Ce titre, qui a été traduit par Sethe (*Sahureʿ*, II, p. 87) « Vorsteher der Maaten », et, par Borchardt (*Ä. Z.*, XLII, p. 4), « Vorsteher der Truppe, Karawanen (?) Vorsteher », paraît bien s'appliquer à ces fonctionnaires navals qui jouaient le rôle de chefs d'expédition aussi bien à terre que sur l'eau (cf. p. 131, note 5).

construire dans ce pays () une barque *kbnt*[1] pour (se rendre à) Pount, lorsque des Asiatiques appartenant aux (tribus des) *Ḥrw-šʿ-w* le tuèrent ainsi que l'officier de la troupe placée sous ses ordres ». Ce texte est le premier, croyons-nous, où l'on trouve mentionnée, en termes exprès, une expédition ayant le pays de Pount pour but[2]. Bien que celle-ci soit demeurée à l'état de projet, l'allusion qui y est faite ici n'en est pas moins à relever, car elle prouve non seulement que l'Égypte a essayé de très bonne heure de nouer des relations commerciales suivies avec l'Arabie et le Somal, mais aussi que l'itinéraire adopté à cette époque pour se rendre dans ces deux pays devait être assez différent de celui qui paraît avoir été habituellement choisi aux époques postérieures. On sait qu'à partir de la XIe dynastie tout au moins[3], les Égyptiens, pour se rendre à Pount, suivaient d'abord le Ouâdi Hammâmât, de Koptos à Kosséir, et s'embarquaient ensuite dans ce dernier port pour continuer leur voyage par la mer Rouge[4]; il n'en était pas de même, à ce qu'il semble, sous l'Ancien Empire, ou, en tout cas, ce n'est pas la route que ʿAn-ʿnḫ-t se proposait d'utiliser. Nous venons de voir, en effet, que celui-ci fut tué par les *Ḥrw-šʿ-w* tandis qu'il construisait le bateau destiné à transporter l'expédition; si donc c'est à Kosséir qu'il se trouvait à ce moment[5], il faudrait admettre que les *Ḥrw-šʿ-w*, à l'époque de la VIe dynastie, se trouvaient eux-mêmes dans ces parages : et l'hypothèse est contredite par tout ce que nous savons de ces tribus, qui, pour nomades qu'elles fussent, paraissent cependant n'avoir jamais poussé si loin leurs incursions dans la direction du sud. Elles infestaient sans cesse, au contraire, toute la région située au nord de la mer Rouge : c'est donc dans cette région — très vraisemblablement, sur les bords du golfe de Suez — que ʿAn-ʿnḫ-t devait être occupé à construire une barque *kbnt* lorsqu'il fut tué par les Bédouins[6]. Peut-être même est-ce sa mort qui aura convaincu les Égyptiens du danger qu'il y avait à faire partir d'une contrée aussi peu sûre des expéditions de cette nature,

(1) Sur la barque *kbnt*, cf. plus bas **(26)**.

(2) Comme toutes celles qui l'ont suivie, elle avait été sans doute entreprise par ordre du roi; sur les raisons pour lesquelles le commerce égyptien avec la mer Rouge n'a jamais dû être une entreprise privée, cf. Moret, *Des Clans aux Empires*, p. 262-263.

(3) Inscription de , datée de l'an VIII de . Cf. Couyat-Montet, n° 114.

(4) Cf. Lieblein, *Handel und Schiffahrt*, p. 11 et suiv.

(5) Telle paraît être l'opinion de Blackman (*The Rock Tombs of Meir*, II, p. 18, note 1).

(6) C'est aussi la conclusion à laquelle arrivent Breasted (*Ancient Records*, I, § 360 e) et Weill (*L'Asie dans les textes égyptiens de l'Ancien et du Moyen Empire*, dans *Sphinx*, VIII, p. 199).

et qui les aura déterminés à choisir Kosséir, à partir de ce moment, pour point de départ de celles-ci[1].

Si l'on voulait tracer un tableau tout à fait complet des de l'Ancien Empire, il conviendrait enfin d'ajouter aux deux sortes de missions déjà mentionnées — missions qu'on pourrait appeler funéraires, d'une part, et, d'autre part, missions guerrières ou commerciales — un certain nombre d'expéditions qui ne rentrent à proprement parler dans aucune de ces deux catégories, puisqu'elles ne présentent pas un caractère de réelle nécessité, et dont le but était seulement d'aller chercher, pour le compte du roi, telles raretés qui tentaient sa curiosité ou qui flattaient ses goûts de faste[2]. Celles-ci ne se trouvaient, d'ordinaire, que dans des contrées lointaines, et les voyages que nécessitait leur acquisition s'effectuaient sans doute le plus souvent par eau; c'est dans une barque , par exemple, que , lors de sa quatrième expédition au pays de , ramène, de la , le [3], si impatiemment attendu par Pépi II[4]. Même, l'idée de navigation est si intimement liée, à cette époque, à celle de mission[5]

(1) L'inscription de à Assouan (Sethe, *Urkunden*, I, p. 135-140) nous a conservé le souvenir d'une expédition assez comparable à celle de Ppy-nḫt — puisqu'elle a pour objet d'aller chercher en Nubie le corps du père de Śbnj, le *ḥrj-ḥb* — mais qui s'en différencie en ce que c'est de lui-même, et seulement par piété filiale, que Śbnj paraît l'avoir entreprise. On peut dire, toutefois, qu'elle est, en un certain sens, la conséquence d'une , car il semble bien que Mḫw n'était lui-même parti que sur l'ordre de Pépi II pour ce voyage dans lequel il devait trouver la mort; le roi l'avait très probablement envoyé en Nubie chercher un certain nombre de produits particuliers à ce pays, puisqu'on voit, par les lignes 6-7 et 12-13 du texte, que son fils eut soin de rapporter en son nom ces produits à Memphis. C'est même ce caractère officiel de la mission confiée à Mḫw qui explique pourquoi la nouvelle de sa mort est apportée à Śbnj par le (l. 1); cet 'Intf, en sa qualité de «capitaine de bateau» (, cf. plus bas **(27)**), était sans doute, avec Mḫw, l'un des chefs de l'expédition (cf. p. 131, note 5).

(2) Cf. p. 124.

(3) Lignes 6-7 de l'inscription D de Ḥr-ḫw-f (= Sethe, *Urkunden*, I, p. 128). — Sur le *dng*, cf. Erman, dans *A. Z.*, 1893, p. 72-73.

(4) Lignes 18-19 (= Sethe, *Urkunden*, I, p. 130) : [ ] «s'il descend avec toi dans la barque *dpt*, fais en sorte que des personnes sûres soient derrière lui sur chacun des côtés de la barque (Maspero, *Recueil de travaux*, XIV, p. 187, note 1, et Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 122, inclineraient, au contraire, à faire du mot une forme sans initial du mot — *q. v.* p. 232, note 5); prends bien garde qu'il ne tombe à l'eau». — Sur l'inscription de Ḥr-ḫw-f, cf. E. Meyer, *Geschichte des Altertums* 3, trad. Moret, t. II, § 265.

(5) Cf. p. 131, note 5.

qu'on trouve parfois des fonctionnaires de la marine royale associés à des entreprises de ce genre, alors qu'on ne distingue pas clairement, tout d'abord, quel rôle ils pouvaient bien y jouer. Une inscription du Sinaï, datée du règne de [1], nous apprend que le chef de la envoyée au Ouâdi Maghara [2] était le , c'est-à-dire «le capitaine de barque royale[3], capitaine de bateau[4] Ḫnt-ḫt-n-ʿnḫ». Ces titres ne paraissent correspondre ici à aucune fonction effective : puisqu'on les relève ainsi jusque sur les rochers du Sinaï, c'est sans doute que les commandants de bateaux, pour les raisons données précédemment[5], avaient fini par assurer la direction de toutes les indistinctement[6].

En résumé, l'étude des inscriptions des IVe-VIe dynasties ne fait que confirmer, comme on pouvait s'y attendre, l'importance du rôle joué par la navigation dans la vie des Égyptiens de l'Ancien Empire. Cette importance n'est pas prouvée seulement par le grand nombre des expéditions dont les textes de cette période nous ont conservé le récit, mais encore par la quantité considérable de barques de toute nature dont ces mêmes textes font mention. A cet égard, l'examen de ces documents permet d'affirmer que les Égyptiens distinguaient, dès cette

(1) Sethe, *Urkunden*, I, p. 56.

(2) Breasted (*Ancient Records*, I, § 266) traduit : «*to the terrace the name of which is malachite*» (cf. le sens «*collines ou pentes étagées en terrasses*» proposé par le même auteur — *A new Chapter...*, p. 29, note *b* — pour le mot). Le sens général de la phrase paraît certain; l'expédition avait pour objet d'aller chercher le *mfkt*.

(3) Cf. p. 139 et suiv.

(4) Cf. plus bas **(28)**.

(5) Cf. p. 131, note 5.

(6) Cf. encore les [ ] d'une autre inscription du Ouâdi Maghara (L., *D.*, II, 116 *a* = Gardiner-Peet, *The Inscriptions of Sinai*, pl. IX, 17), et aussi le (= «*le recruteur de matelots* (?), *le prorète sondeur*» (?) — sur ce dernier titre, cf. plus bas **(29)**) d'un «graffito» du Ouâdi Hammâmât, datant également de la VIe dynastie (L., *D.*, II, 115 *m* = Couyat-Montet, *Les inscriptions du Ouâdi Hammâmât*, n° 157).

Il convient de noter, cependant, que les expéditions au Sinaï comportaient sans doute parfois une traversée du golfe de Suez en bateau (cf. plus bas **(30)**). D'autre part, en ce qui concerne le Ouâdi Hammâmât, nous avons vu déjà que les titres navals portés par quelques-uns des personnages mentionnés dans les inscriptions de cette région s'expliquent par le caractère mixte des qui venaient exploiter les carrières de la vallée de Rohanou (cf. p. 131, note 5); il se pourrait, en outre, que certains de ces titres nous eussent conservé le souvenir d'expéditions au pays de Pount, puisque celles-ci s'effectuaient, elles aussi, à la fois par terre et par eau, et que, pour la première partie du voyage, elles devaient, dans la plupart des cas, suivre précisément le Ouâdi Hammâmât (cf. p. 135, et plus bas **(31)**).

époque, par les noms dont ils les appelaient, les embarcations destinées aux expéditions sur mer[1] d'avec celles qui étaient réservées exclusivement à la navigation sur les fleuves et les canaux. Les premières comprenaient les et les . Les bateaux de fleuve comportaient d'assez nombreuses variétés, savoir : les , les (var. :), les (var. :), les [2], les , enfin les , bateaux désignés par le nombre de leurs couples (?). — Si l'on s'attache à relever les règnes sous lesquels on trouve mentionnées ces diverses sortes de bateaux, on peut dresser le tableau suivant :

A. — BARQUES DE MER[3].

Barque	Règne de Pépi Ier.
—	Règne de Pépi II.

B. — BARQUES DE FLEUVE OU DE CANAUX.

Barque	Règnes de Śnfrw et de Pépi II.
—	— , de Pépi Ier et de Mirinrî.
—	Règne de .
—	
—	— Mirinrî.
—	

(Il faut ajouter à cette énumération les quarante barques de charge dont il est question dans le calendrier de Palerme, et qui sont désignées seulement par l'idéogramme — Règne de Śnfrw.)

Les déterminatifs qui accompagnent les noms de ces différentes barques méritent également qu'on s'y arrête. A l'exception de l'idéogramme mentionné

[1] Ils les distinguaient aussi, du reste, par certains détails du gréement dont ils les munissaient (cf. plus bas **(32)**).

[2] Ce mot n'est qu'une forme métathétique du mot , qui signifie «barque de transport»; cf. plus bas **(33)**.

[3] Sur ces barques, et sur la barque *kbnt* en particulier, cf. plus bas **(34)**.

dans la catégorie B, tous reproduisent le type naqadien du bateau, avec[1] ou sans[2] cabine, surélevé[3] ou vu de côté[4]; or, comme ces barques offrent toutes ce caractère commun d'être des barques non religieuses, on pourrait être tenté de penser qu'à partir de l'époque de Śnfrw le type horien du flotteur — lequel s'est conservé, nous l'avons vu, dans les barques sacrées — a été abandonné définitivement dans toutes les autres. — Une telle conclusion ne tient pas compte, en réalité, d'un certain nombre de barques dont il est assez souvent question dans les textes des IVe-VIe dynasties, et qui, pour ne pas appartenir à la catégorie des barques divines, n'en paraissent pas moins devoir être rangées parmi les embarcations de type non naqadien.

Dans plusieurs inscriptions, datant des règnes de [5], de Pépi Ier[6], de Pépi II[7] et de [8], on rencontre, nous l'avons vu, un groupe — suivi ou non de — qu'on interprète d'ordinaire comme une appellation générale servant à désigner le capitaine d'un bateau, proprement, l'homme qui «équipe» celui-ci[9]. Le sens «équiper un bateau, le garnir d'hommes» est en effet établi avec certitude pour le mot [10], sous la XVIIIe dynastie tout au moins[11]; mais il faut noter qu'il existe aussi, précisément à cette même époque,

[1] Barques , et .

[2] Barques , , , et barque .

[3] Barques , , , et barque .

[4] Barques , , et . Le déterminatif — que nous ne pouvons reproduire exactement ici — du mot = *campagne, expédition* (cf. p. 128, note 1) figure également ce même type, complété par une cabine qui occupe à peu près toute la longueur de l'embarcation. Les textes des Pyramides connaissent, eux aussi, ce type de barque à cabine allongée, et s'en servent pour déterminer un certain nombre de mots exprimant de la façon la plus générale les idées de bateau ou de navigation, par exemple les mots (W 469), (W 421), (W 483), et surtout le mot (W 418, 475, 482, 573; T 228 et 239); par ailleurs, ce même type, dans les représentations figurées, est commun à un très grand nombre de barques de voyage (cf. p. 254) ou de transport (cf. plus bas **(35)**).

[5] Cf. p. 137.

[6] Cf. p. 127, et p. 131, note 5.

[7] Cf. p. 134.

[8] Cf. p. 131, note 5.

[9] Cf. Sethe, dans *Sahureᶜ*, II, p. 85, note 11.

[10] La lecture *ᶜpr* du signe ne l'est pas moins : ce signe n'est en effet qu'une forme archaïque du signe , comme le prouve la forme de l'inscription de Ppy-nḫt (cf. p. 134).

[11] Cf. l'exemple cité par Sethe, *Sahureᶜ*, II, p. 72. Ce sens aurait alors entraîné celui du mot *ᶜprw*, traduit «équipage» par Sethe (*ibid.*, p. 85).

un groupe , lequel s'applique, d'une façon générale, à une embarcation remarquable par ses dimensions ou par la richesse de sa décoration [1], et qui s'emploie, en particulier, pour désigner l'embarcation du roi, la [2], dont les matelots portaient le nom de *ʿprw* () [3]. Dès lors, étant donné que l'existence de barques ainsi réservées au service du Pharaon est attestée non pas seulement à partir des XVIIIe et XIXe dynasties [4], mais aussi sous l'Ancien Empire [5], il serait très tentant de supposer que le terme s'appliquait déjà aux barques des Pépis et des Tétis, comme celui de s'est appliqué plus tard à celles des Thoutmôsis et des Ramsès. On comprendrait très bien, dans ces conditions, l'orgueil éprouvé par Wnj à la pensée que le sarcophage à lui donné par Pépi Ier non seulement a été rapporté sur une des barques de charge du palais, mais encore l'a été par des matelots de la marine royale, , placés sous les ordres du [6]. De même, il serait tout naturel que les expéditions envoyées au Ouâdi Maghara par [7] ou au Ouâdi Hammâmât par Pépi Ier [8] et par [9] eussent été commandées par un , c'est-à-dire par un «pilote de la barque royale»; et il n'y aurait plus lieu de s'étonner que ce fût l'un des principaux chefs de cette même barque qui eût été chargé par Pépi II

[1] Brugsch, *Wörterbuch, Supplément*, p. 212.

[2] C'est ainsi que Brugsch (*loc. cit., s. v.*) traduit ce mot à propos d'un texte publié par Mariette, *Monuments divers*, pl. 34, *g* 2, où il est question d'un . En réalité, ce titre (que Maspero, de son côté — *ibid., Texte*, p. 10 — rend par «le chef des canges royales») est sans doute susceptible d'une interprétation un peu différente (cf. p. 142, note 6), mais celle-ci n'infirme pas le sens de «barque royale» proposé pour le mot . — Cf. encore un autre exemple (tiré de Mariette, *Karnak*, pl. 37, l. 34, et cité également par Brugsch), où sont mentionnés les , c'est-à-dire «les matelots de la marine royale».

[3] Brugsch, *loc. laud.* — Les *ʿprw* seraient ainsi, non pas des matelots quelconques (cf. p. 139, note 11), mais les matelots spécialement affectés au service de la barque royale.

[4] Nous connaissons, pour cette époque, les noms de quelques-unes de ces barques (cf. la liste dressée par Spiegelberg, *Rechnungen... (Text)*, p. 81 et suiv. — Sur cette question, cf. aussi Breasted, *A. Z.*, XXXIX (1901), p. 66).

[5] Cf. la barque royale figurée dans une salle des propylées du temple funéraire de Sahureʿ (*Sahureʿ*, II, pl. IX) : elle porte le nom de .

[6] Cf. p. 126-127.

[7] Cf. p. 137.

[8] Cf. p. 131, note 5.

[9] Idem, *ibid.*

d'organiser un voyage aussi important que le voyage à Pount [1]; les marins de la flotte du roi sont tout indiqués pour de semblables entreprises.

En fait, cette hypothèse soulève trop de difficultés pour qu'on puisse essayer de retrouver dans le groupe () le nom d'une barque royale spécialement appelée *ʿpr* [2]. Au contraire, il paraît certain que ce groupe servait à désigner un fonctionnaire naval dont le titre était en rapport avec l'objet figuré par le signe . Nous avons vu [3] que ce signe est l'équivalent du signe de l'époque classique, lequel représente, d'après Brugsch [4], soit un collier (tel est, d'ailleurs, le sens du mot [5]), soit un objet plié dont l'extrémité inférieure est pendante; l'idée de *pendre* et celle de *déplier* ou *d'être déplié* sont donc les deux idées fondamentales attachées à l'idéogramme [6]. Ceci posé, il est bien difficile de ne pas rapprocher celui-ci de la grande pièce d'étoffe (?) que l'on voit, dans les inscriptions des Pyramides, et peut-être même antérieurement [7], tendue à l'avant de certaines barques religieuses, des barques *mʿndt* et *mśktt* en particulier [8]. Sans doute l'aspect de cette étoffe supposée est un peu différent de celui du signe ; mais ce dernier a pu aller toujours en se stylisant, et l'on est fondé à croire, dès lors, que la forme originelle en est conservée par un texte de la tombe de à Sakkârah, où le défunt porte, entre autres titres, celui de [9]. L'analogie, dans cet exemple, est tout à fait frappante; et comme le caractère sacré des barques désignées par l'expression

[1] Cf. p. 134.

[2] Si le mot signifiait «barque *ʿpr*», il devrait être écrit ; en outre, ce même mot est quelquefois — par exemple, à la ligne 6 de l'inscription d'Wnj, cf. plus haut, p. 127 — suivi du signe : c'est donc qu'il désigne nécessairement un homme.

[3] Cf. p. 139, note 10.

[4] *Wörterbuch*, p. 181.

[5] *Ibid.*, p. 182.

[6] Erman (*Ægyptische Grammatik*³, p. 309) range le signe dans la catégorie des «Vêtements et Parures», et le traduit par «Troddel»; Loret (*Manuel de la langue égypt.*, p. 133) le classe dans les «Figures diverses» (n° 790); tout récemment, Jéquier (*B. I. F. A. O.*, XIX, p. 160) a proposé d'y reconnaître «une grande étoffe servant soit de sac, soit de manteau».

[7] Cf. p. 45, et p. 92, note 1.

[8] Foucart (*Sphinx*, X, p. 190) y voit une sorte de filet (cf. p. 105, note 1); les deux hypothèses sont assez aisément conciliables. Il convient, en tout cas, de ne pas confondre cette étoffe ou ce filet avec l'accessoire que l'on observe à l'avant de certains bateaux figurés sur les poteries naqadiennes (cf. p. 16-17), et qui n'est qu'un motif végétal (ce peut très bien être ce motif, d'ailleurs, qui a donné naissance à l'ornement qui nous occupe ici; cf. p. 92).

[9] L., *D.*, II, 97 *a*.

paraît prouvé par ailleurs[1], on voit que l'objet a bien dû être, dans le principe, l'étoffe de proue des embarcations religieuses. Il est même extrêmement probable que cette étoffe jouait un rôle considérable dans la symbolique de ces embarcations; à cette condition seulement, on peut comprendre qu'un fonctionnaire ait porté le titre spécial de «*préposé aux deux étoffes* ʿpr *des deux grandes barques*[2]».

Mais alors, pourquoi cette même étoffe se retrouve-t-elle figurée à côté de barques qui ne sont certainement pas, encore une fois, des barques divines? Le fait ne peut se comprendre, croyons-nous, que si celles-ci sont des barques royales, comportant, à l'imitation des barques divines, l'existence d'une étoffe *ʿpr*[3]. Il n'y a là qu'une preuve nouvelle de cette identification du roi avec le dieu, dont on sait jusqu'à quel point l'avait poussée la religion égyptienne. Même, l'*ʿpr* des barques royales n'avait sans doute pas besoin de reproduire avec une fidélité absolue l'*ʿpr* des barques divines, ni d'occuper exactement dans celles-là la même place que dans celles-ci[4]; il suffisait qu'il y figurât sous une forme quelconque, forme peut-être assez éloignée de sa forme originale, ou encore forme très réduite, n'ayant plus que la valeur d'un symbole : par exemple, le souvenir a peut-être fini par ne plus s'en conserver que dans un détail du costume des matelots — ce serait alors à ce détail que ceux-ci ont dû plus tard leur nom d'*ʿpr-w* — comme il paraît ne plus s'être conservé, à l'époque thébaine tout au moins, que dans un détail du vêtement du roi lui-même : il est très instructif, à ce dernier point de vue, de comparer avec l'étoffe des barques religieuses des Pyramides la retombée de la ceinture des Pharaons du Nouvel Empire, lorsque ceux-ci sont représentés en costume d'apparat[5].

Quoi qu'il en soit, si l'hypothèse d'un *ʿpr* propre aux barques royales est fondée, le titre (= *le préposé à l'ʿ*pr *de la barque royale* — proprement : *l'homme de l'ʿ*pr *de la barque royale*) s'explique tout naturellement[6].

[1] Cf. p. 78, note 5.

[2] Attribuant au mot la valeur du mot de l'époque thébaine (cf. p. 140, note 3), Sethe (*Sahureʿ*, II, p. 85) traduit au contraire ce titre «Vorsteher der beiden Bemannungen der beiden grossen Schiffe (*naves longæ*)». — Cf. encore le titre relevé par Bergmann (*A. Z.*, 1882, p. 36) sur une stèle de la VIe dynastie conservée au Musée de Vienne.

[3] Il est vrai que cette étoffe manque à la barque de Sahureʿ : mais il ne subsiste qu'une partie de cette barque, et rien ne prouve, au surplus, que l'*ʿpr* des barques royales fût nécessairement, comme celui des barques religieuses, arboré à l'avant (cf. la note suivante).

[4] Cf. la note précédente.

[5] Cf. Erman, *Ægypten*, figure de la page 539; L., *D.*, III, *passim*.

[6] Ce titre serait alors l'équivalent du titre cité plus haut (cf. p. 140, note 2); la traduction «capitaine» qu'on donne habituellement du premier (cf. p. 139) convient donc bien, en somme, à l'un et à l'autre, à condition seulement de l'entendre du capitaine d'une barque *royale*.

Mais, du même coup, la forme habituelle de la barque entrant dans la composition du groupe s'explique, elle aussi, fort bien. Si cette barque est une barque royale, il devient très compréhensible, en effet, étant donné l'assimilation rappelée plus haut, qu'elle reproduise l'aspect des barques religieuses, dont on peut dire qu'elle n'est, dans un certain sens, que la continuation[1]. On comprend que le Pharaon, successeur et héritier d'Horus, se servît, pour effectuer ses navigations, de barques semblables à celles dont son ancêtre divin s'était lui-même servi pour arriver dans la vallée du Nil, et pour conquérir tout le pays.

En dernière analyse, il faut donc ajouter la barque royale du groupe à la liste des embarcations dans lesquelles s'est conservée l'intégrité du type horien. Elle n'est, d'ailleurs, pas privilégiée à ce point de vue; et l'on peut dire, d'une façon générale, que toutes les barques non divines dont le nom, dans les textes des IVe-VIe dynasties, est déterminé par un flotteur de type horien paraissent avoir été des barques royales, et réciproquement[2]. Ce n'est pas le cas seulement pour la barque du groupe [3], mais aussi pour un certain nombre d'autres, dont nous pouvons être assurés qu'elles étaient en rapport avec le service du roi, — par exemple, pour la barque dont le scribe comptable faisait partie de l'expédition envoyée au Ouâdi Hammâmât chercher la pierre du sarcophage (?) de [4], ou encore pour la barque qui entre dans la composition du titre . La preuve que cette

[1] C'est sans doute en vertu de cette même assimilation que, sous les dynasties thébaines, certaines barques royales (celle de Thoutmôsis III, par exemple, laquelle s'appelait * — cf. Spiegelberg, *Rechnungen...* (*Text*), p. 81) portent encore un nom qui les rattache visiblement (cf. p. 76-77) aux barques sacrées des plus anciennes époques.

[2] Il est bien entendu que ce terme doit être pris dans son sens le plus général, et ne s'applique pas seulement aux barques dans lesquelles le roi prenait réellement place. Tout au plus pourrait-on se demander si l'observation faite ici ne concerne que les barques royales de voyage, ou bien si elle doit être étendue aussi aux barques de transport. A en juger, en effet, par leur déterminatif, il semble bien que les soixante de seize couples (?) envoyées par Śnfrw dans le pays des Nègres (cf. p. 120) affectaient le type naqadien. En réalité, nous avons vu que, l'an $x+2$ de son règne, ce même Śnfrw avait fait apporter du bois par quarante bateaux de la forme (cf. p. 122 et suiv.); de telles divergences attestent seulement, sans doute, que la tradition des lapicides sur ce point était encore — ou était devenue — assez flottante à l'époque de la IVe dynastie.

[3] On peut noter ici que l'avant de cette barque reproduit exactement, quant à sa forme verticale, celui de la barque royale de Sahureʿ (seule partie de cette barque qui nous ait été conservée — cf. *Sahureʿ*, II, pl. IX et p. 23-24 et 84-86, et, plus haut, p. 140, note 5).

[4] Cf. p. 131, note 5.

dernière est une barque royale réside à la fois dans sa forme horienne, et dans le fait qu'à deux reprises différentes le [hieroglyphs] est nommé le premier de tous les fonctionnaires qui accompagnent Mn-kꜣw-rꜥ lors de la visite faite par celui-ci à sa future pyramide[1]. Ce ne pouvait donc être qu'un inspecteur de la marine royale, une sorte de commandant en chef de la flotte, chargé, en cette qualité, d'organiser et de diriger les voyages que le roi effectuait par eau[2].

En résumé, l'étude comparative des principaux textes tirés des tombes de l'Ancien Empire conduit à cette conclusion que, sous les IVe-VIe dynasties, les barques égyptiennes, en principe, étaient de forme naqadienne, et que le type horien s'était conservé seulement dans les barques divines ou royales. Comme ces dernières — qui ne rentrent pas directement, au surplus, dans le cadre de cette étude — n'apparaissent en réalité que tout à fait exceptionnellement sur les monuments memphites, c'est seulement à propos des embarcations de caractère civil et profane qu'il va nous être possible de rechercher maintenant dans quelle mesure les représentations figurées de la même époque viennent confirmer ou non cette conclusion.

B. — DOCUMENTS FIGURÉS.

α. — REPRÉSENTATIONS DE BARQUES FUNÉRAIRES OU MYSTIQUES.

C'est par les barques funéraires et par celles auxquelles on pourrait donner le nom de barques de navigation mystique que l'on est comme forcé de commencer, lorsqu'on veut étudier les scènes nautiques figurées sur les monuments; la place qu'elles y occupent à elles seules est en effet plus considérable que celle de tous les autres genres d'embarcations réunis : et l'on peut dire que, sur dix barques représentées, par exemple, le nombre de celles qui ne se rapportent pas à un épisode des obsèques ou qui ne correspondent pas à une idée mystique[3] est dans la proportion de une ou deux tout au plus. Cette particularité s'explique par le rôle que la barque jouait effectivement, en Égypte, dans les

(1) Cf. p. 125.

(2) Le type horien des barques royales se trouve encore confirmé par l'idéogramme servant à désigner le bateau dans la formule [hieroglyphs]. Celle-ci, qui se rencontre assez fréquemment sous la Ve et la VIe dynasties (SETHE, *Urkunden*, I, p. 52 = ligne 4 de l'inscription de [hieroglyphs] — et p. 81 = ligne 2 de l'inscription de [hieroglyphs]), nous apprend en même temps que l'accès des embarcations royales n'était réservé qu'à un petit nombre de privilégiés.

(3) Lefébure (*La vertu du sacrifice funéraire*, dans *Sphinx*, VII, p. 185 et suiv.) paraît ne faire aucune différence entre les unes et les autres, et voit dans toutes ces barques, indifféremment, autant de barques « rituelles », en rapport avec le sacrifice (*loc. laud.*, p. 189).

cérémonies funèbres, et aussi par certaines des idées religieuses des anciens Égyptiens : ce sont en effet ces idées qui ont donné naissance à la très curieuse représentation ordinairement désignée sous le nom de voyage à Abydos.

On sait en quoi consiste ce voyage, à l'époque thébaine tout au moins. Les fêtes qui se célébraient à Abydos, au début de chaque année, en l'honneur d'Osiris étaient l'occasion d'un pèlerinage auquel les Égyptiens se faisaient un devoir de participer, ne fût-ce qu'une fois dans leur vie, à peu près comme les Musulmans, de nos jours, prennent part au pèlerinage de la Mecque. Lorsqu'ils en avaient été empêchés, cependant, il est probable, ainsi qu'Erman l'a suggéré le premier[1], qu'on figurait le voyage sur les murs de leur tombe, pour leur permettre d'acquitter cette dette de piété au moyen d'une sorte de pèlerinage posthume. Bientôt même, on étendit sans doute à tous les morts indistinctement le bénéfice de ce pèlerinage supposé; à partir du Moyen Empire, en tout cas, la tradition du voyage à Abydos paraît définitivement fixée, et très généralement suivie. Un bas-relief du tombeau de Khnoum-hotep à Béni Hassan[2] donne peut-être même à entendre que, sous la XIIe dynastie, on faisait réellement accomplir le voyage par la momie avant de procéder à la cérémonie des funérailles; mais, le plus souvent, et surtout pendant le Nouvel Empire, la forme assez vague sous laquelle est figuré le mort naviguant vers Abydos prouve que cette navigation était purement fictive, et que la représentation suffisait à en tenir lieu[3].

Sous les IVe-VIe dynasties, le but de cette traversée mystique n'était pas encore déterminé, à ce qu'il semble, avec une aussi grande rigueur qu'à l'époque thébaine. Le nom d'Abydos n'apparaît jamais, en effet, dans les légendes qui

(1) *Ægyptische Religion*², p. 153.

(2) *Beni Hasan*, I, pl. XXIX.

(3) Toutes ces idées ont été excellemment mises en relief par Gardiner (cf. DAVIES-GARDINER, *The Tomb of Amenemhēt*, p. 46-48), lequel observe que le voyage à Abydos, en même temps qu'un pèlerinage posthume, pouvait être aussi, pour le mort identifié avec Osiris, un moyen d'être confirmé, en quelque sorte, dans cette identification, et de prendre sa part des cérémonies célébrées en l'honneur de ce dieu. L'auteur se demande, à ce propos (*op. cit.*, p. 57), si l'on ne se contentait pas quelquefois, pour simuler le voyage à Abydos, de faire manœuvrer des barques sur une partie du Nil ou sur une eau quelconques voisines de la tombe; il émet, en outre, l'idée que les modèles d'embarcations qu'on a retrouvés en si grande abondance dans les tombes du Moyen Empire (et aussi, déjà, dans un certain nombre de tombes d'époque antérieure — cf. JUNKER, dans *J. E. A.*, I, p. 251; sur cette question, cf. encore MACE-WINLOCK, *The Tomb of Senebtisi at Lisht*, p. 114 et suiv.) servaient peut-être à des évolutions de ce genre, lesquelles avaient pour but de faire participer le mort, tous les ans, aux fêtes abydéniennes du début de l'année (*ibid.*, p. 116, note 4). Petrie (*Ancient Egypt*, 1914, p. 24-25) voit au contraire, dans ces modèles, des embarcations permettant au défunt d'aller retrouver la barque sur laquelle le soleil parcourait l'océan céleste.

accompagnent les scènes nautiques des mastabas[1]; l'endroit vers lequel le convoi est censé se diriger est seulement désigné par des appellations très générales, telles que l'« *'Imnt-t* » par exemple[2], ou encore « l'*'Imnt-t excellent* »[3]. Parfois aussi, cet endroit est, sinon situé, du moins nommé avec un peu plus de précision; c'est le « champ *Ḥtp* » ( )[4], ou encore le « Marais d'Hathor » ( )[5] : on relève également, dans ces scènes de navigation, l'expression « Lac d'Occident » ( ), employée, soit seule, soit avec les précédentes, et qui ne paraît d'ailleurs présenter, elle non plus, aucune valeur géographique[6]. L'intérêt de ces différentes indications tient donc surtout, on le voit, à ce qu'elles fournissent la preuve que, chez les Égyptiens de l'Ancien Empire, l'idée de la mort était liée à celle d'un voyage accompli dans une région mystérieuse et sacrée. Maspero croyait que cette région correspondait à l'endroit que les textes, à partir de la XIIe dynastie, nomment régulièrement *R3-pqr* ( ); et il faisait de cet endroit — dont il traduisait le nom « Bouche

(1) Cf. Davies-Gardiner, *The Tomb of Amenemhēt*, p. 48, note 3.

(2) L., *D.*, II, 45 *a*.

(3) M M, p. 180 (= D 3).

(4) = « Champ de l'Offrande » (ou : « Champ du Repos? »); cf. L., *D.*, II, 22.

(5) L., *D.*, II, 96; la traduction « Marais d'Hathor » proposée par Maspero, *Étude sur quelques peintures et sur quelques textes relatifs aux funérailles* (*Études égyptiennes*, I, fasc. II, p. 124 et note 5), repose sur le sens donné au mot *šš* par Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1310. Une variante de ce mot paraît être fournie par la forme ; on trouve en effet certaines barques de voyage mystique (M M, p. 180 = D 3; L., *D.*, II, 45 *b*; *Ergänzungsband*, pl. IV; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX) accompagnées de la légende . Maspero (*loc. laud.*) traduit celle-ci « le Marais du Bon », et y voit une expression équivalente à l'expression ὅρμος ἀγαθῶν du *De Iside et Osiride*, chap. xx : Erman (*Reden, Rufe...*, p. 55) l'interprète comme une légende de manœuvre, et la déclare incompréhensible.

(6) En dépit de l'opinion d'Erman (*Reden, Rufe...*, p. 54), lequel voit dans le groupe *mr 'Imnt-t* une légende indépendante, signifiant « ich (?) will den Westen », nous croyons, avec Maspero (*op. cit.*, p. 125), que l'expression est une façon mystique de désigner « l'eau sur laquelle courent les barques ». Bien qu'elle soit parfois écrite en avant du bateau de tête (*e. g.* L., *D.*, II, 28), elle ne s'applique donc pas nécessairement à l'endroit vers lequel se dirige ce bateau : et c'est pourquoi on la voit figurer entre deux barques suivant chacune une direction différente, c'est-à-dire qui s'éloigneraient l'une et l'autre de leur destination, si le représentait réellement celle-ci (cf. L., *D.*, II, 43 *a*). — Le « Lac d'Occident » est appelé, suivant les cas, (L., *D.*, II, 28), (L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. IV), (L., *D.*, II, 45 *a*), (L., *D.*, II, 43 *a*), (M M, p. 180), (L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. III), (L., *D.*, II, 45 *b*), etc. Erman (*loc. laud.*) traduit, dans tous ces exemples, « Ich (?) will den Westen, den schönen Westen » etc., traduction qui paraît pour le moins aussi hasardée que celle de « Lac d'Occident ».

de la Fente » — le passage marquant l'entrée du monde inférieur, l'ouverture à travers laquelle l'âme se glissait à la suite de la barque du soleil, et pénétrait avec elle dans le *Dw3-t*. Une telle interprétation ne saurait plus être admise depuis que Schäfer[1] a montré que (*W*)-*pqr* est en réalité le nom du quartier d'Abydos où se trouvait le tombeau d'Osiris; mais la théorie de Maspero n'en doit pas moins être retenue, croyons-nous, en tant qu'elle suppose que les Égyptiens, dès l'époque de l'Ancien Empire, distinguaient, d'avec la navigation réellement effectuée par la momie pour gagner la nécropole[2], une navigation fictive effectuée par l'âme du mort en route vers l'au delà.

Il est très vraisemblable, au surplus, étant donné que l'un des plus anciens dieux abydéniens portait précisément le nom de *Ḫnt-'Imnt-t*, que la navigation « vers l'*'Imnt-t* excellent », en dépit de l'imprécision des légendes qui lui servent de commentaire sous les IVe-VIe dynasties, devait avoir déjà, à cette époque, Abydos pour but; et c'est même sans doute la survivance de l'idée de ce voyage mystique au sanctuaire de *Ḫnt-'Imnt-t* qui explique comment le culte d'Osiris, ayant par la suite supplanté, à Abydos, celui de *Ḫnt-'Imnt-t*[3], a pu, à partir du moment où il eut atteint, sous le Moyen Empire, son complet épanouissement, comporter l'obligation pour les Égyptiens d'accomplir de leur vivant, ou, à défaut, après leur mort, un voyage à *R3-pqr*. Quoi qu'il en soit, le voyage supposé de l'âme et le voyage réel de la momie constituent dès l'Ancien Empire, encore une fois, deux traversées complètement différentes, et que les représentations paraissent s'être attachées à différencier en effet, peut-être même avec beaucoup plus de soin qu'aux époques postérieures[4]. Il n'est pas toujours facile, malheureusement, de déterminer de quelle façon elles les distinguent. On s'attendrait que le sens dans lequel sont tournées les *barques funéraires* — nous désignerons désormais sous ce nom les barques servant au transport de la momie et de sa suite — dût fournir déjà une indication à cet égard. Puisque les principales nécropoles de l'époque memphite étaient situées à l'ouest du Nil, et que le convoi funèbre, pour arriver à destination, devait être obligé, le plus souvent, de traverser soit le fleuve, soit des canaux[5], les embarcations

(1) *A. Z.*, XLI (1904), p. 107-110 — cf. Davies-Gardiner, *The Tomb of Amenemhēt*, p. 47, note 2.

(2) Celle-ci était le plus souvent située de l'autre côté du fleuve; de toutes façons, d'ailleurs, le convoi funèbre devait avoir presque toujours à suivre des canaux ou à franchir des bas-fonds marécageux dont la traversée exigeait nécessairement l'emploi de barques.

(3) Cf. p. 165.

(4) Sur la confusion fréquemment faite entre les deux navigations dans les représentations du Nouvel Empire, cf. Maspero, *op. cit.*, p. 118-121 et p. 127-128.

(5) Cf. la note 2.

composant ce convoi devraient être figurées, à l'intérieur de la tombe, dans la direction de l'ouest, tandis que les barques supposées se diriger vers la région abydénienne (?) symbolisée par l'*Imnt-t* — nous donnerons dorénavant à celles-ci le nom de *barques mystiques* — devraient être orientées vers le sud. En réalité, cette règle, si elle a jamais existé, ne se vérifie, pour les barques d'enterrement en particulier, que dans un très petit nombre de cas; souvent même, les barques funéraires ne sont pas différenciées, quant à la direction, des barques mystiques, ou bien elles ne sont pas toujours différenciées de la même façon : on peut, à ce point de vue, répartir les unes et les autres entre les quatre catégories suivantes :

A. — BARQUES FUNÉRAIRES TOURNÉES VERS L'OUEST.

Ve DYNASTIE. — *Sakkârah* : Barques du mastaba de (MM, D 60 = HOLWERDA-BOESER, *Beschreibung der ägypt. Sammlung... in Leiden. — Die Denkmäler d. alt. Reichs*, pl. IX et XX).

B. — BARQUES PARAISSANT ÊTRE DES BARQUES FUNÉRAIRES, ET NON TOURNÉES VERS L'OUEST.

IVe-Ve DYNASTIES. — *Gizeh* : L., *D.*, II, 12 (? — barque tournée vers l'est). — *Sakkârah* : L., *D.*, II, 101 *b* (barques tournées vers le nord?).

C. — BARQUES MYSTIQUES TOURNÉES VERS LE SUD.

IVe DYNASTIE. — *Gizeh* : L., *D.*, II, 22 *d*, 24 (?) et 28.

Ve DYNASTIE. — *Gizeh* : L., *D.*, II, 43 *a*; *Ergänzungsband*, pl. XX. — *Sakkârah* : DAVIES, *Akhethetep*, pl. IV. — *Deshasheh* : PETRIE, *Deshasheh*, pl. VI.

D. — BARQUES PARAISSANT ÊTRE DES BARQUES MYSTIQUES, ET NON TOURNÉES VERS LE SUD.

Ve DYNASTIE. — *Gizeh* : *Ergänzungsband*, pl. III, IV (barques tournées vers l'ouest) et XXXVII (barque tournée vers le nord); L., *D.*, II, 32 (? — barque tournée vers le nord). — *Sakkârah* : L., *D.*, II, 45 *a* et *b* et 64bis*a* (barques tournées vers l'ouest); 64bis*b* (? — barque tournée vers l'ouest); L., *D.*, II, 96 = *Ergänzungsband*, pl. XL (barque tournée vers l'ouest)[1].

[1] L'orientation d'un certain nombre de barques est impossible à déterminer, parce que les fouilleurs ont négligé d'indiquer, ou ont indiqué de façon incomplète l'orientation des mastabas eux-mêmes, ou celle des représentations à l'intérieur des chambres. Tel est le cas, par exemple, pour les barques mystiques du mastaba n° 2 de Dahchour (cf. J. DE MORGAN, *Dahchour*, 1895, pl. XIX), et pour celles des tombeaux de Shedou et de Merj à Deshasheh (cf. PETRIE, *Deshasheh*, pl. XXV et XXVII).

Ainsi la règle d'orientation qui paraît la mieux établie est celle qui concerne les barques mystiques. Celles-ci, en effet, regardent assez habituellement le sud; si, parfois aussi, elles sont tournées du côté de l'ouest, c'est sans doute parce que l'*Imnt-t*, but ordinaire de leur voyage, était, de par son nom même, la région occidentale par excellence[1]. Quant aux barques funéraires, elles sont, à ce qu'il semble, orientées dans toutes les directions, excepté dans la direction du sud; et, peut-être même, est-ce là l'un des caractères essentiels par lesquels elles se différencient des barques mystiques. Peut-être aussi la direction qui leur est ainsi donnée correspond-elle à la situation que la nécropole occupait par rapport à la ville; ce n'est là, toutefois, qu'une hypothèse, et qui n'explique pas comment les barques funéraires d'une tombe de Gizeh[2] ont jamais pu être orientées vers l'est. Encore une fois, on voit qu'il serait assez aventuré de vouloir faire le départ entre les barques funéraires et les barques mystiques rien qu'en se basant sur l'orientation des unes et des autres : toute distinction de ce genre, au surplus, aurait besoin d'être appuyée par un nombre de représentations très supérieur à celui que les monuments nous ont fourni jusqu'à présent.

Il semble bien qu'il n'y ait non plus aucun rapport certain à établir entre la partie de la tombe où sont figurées des représentations de barques et la nature de ces barques. Tout au plus pourrait-on observer que les barques mystiques décorent assez souvent le mur ouest de la chambre principale de la chapelle[3], et que les barques funéraires paraissent quelquefois être réparties intentionnellement sur les deux parois du corridor d'entrée[4]. Mais il arrive aussi, dans un très grand nombre de mastabas, que les unes et les autres soient disposées de façon toute différente[5]; ici encore, les exemples relevés sont si contradictoires qu'il serait dangereux de vouloir en faire l'objet d'une interprétation trop rigoureuse.

[1] Les exemples de barques mystiques tournées du côté du nord s'expliquent peut-être par le voyage de l'âme à Busiris (cf. p. 165 et suiv.).

[2] Tombe n° 86 (? — cf. L., *D.*, II, 12).

[3] L., *D.*, II, *passim*. — Cf. aussi MM, D 2; *Deshasheh*, pl. VI; *Sheikh Saïd*, pl. V, etc.

[4] Mastaba de Leyde (cf. HOLWERDA-BOESER, pl. IX et XX). — Si l'on trouve ainsi des représentations nautiques sur les murs des corridors des mastabas, la raison en est sans doute que les scènes reproduites dans cette partie de la tombe figurent habituellement la procession funéraire, procession dans laquelle les barques — qui permettaient au convoi de passer le Nil — jouaient un rôle très important (cf. DAVIES, *Akhethetep*, p. 9).

[5] C'est ainsi qu'on relève des barques mystiques sur les embrasures de la porte de la chambre principale (L., *D.*, II, 45 *a* et *b*; *Ergänzungsband*, pl. III et IV), sur la paroi est du corridor d'accès de cette même chambre (DAVIES, *Akhethetep*, pl. IV; MM, D 11), sur le mur sud de la chambre principale (MM, D 3), enfin des deux côtés d'un couloir faisant communiquer deux chambres (L., *D.*, II, 64bis *a* et *b*). — En revanche, la traversée de la momie est parfois retracée sur le mur

L'étude des embarcations elles-mêmes est, au contraire, des plus instructives. Lorsqu'on cherche s'il existe un critérium permettant de distinguer du premier coup, dans les représentations, les barques mystiques des barques funéraires, l'idée qui vient le plus naturellement à l'esprit est que les premières — qui étaient censées avoir un long voyage à accomplir en remontant le Nil — sont sans doute des barques à voile, tandis que les autres — étant donné le peu d'importance de la traversée qu'elles effectuaient dans la réalité — doivent être des barques à rames. L'examen des monuments vient confirmer cette hypothèse dans une certaine mesure. Non que le but mystique du voyage de l'âme soit expressément indiqué par une inscription, toutes les fois que les bateaux représentés sont des bateaux à voile; mais les bateaux représentés sont le plus habituellement des bateaux à voile, lorsque le but mystique du voyage est rappelé par une des inscriptions très vagues énumérées plus haut [1]. Par ailleurs, quand on étudie de plus près ces bateaux à voile — surtout si l'on y joint un certain nombre d'autres barques, qui, pour n'être pas accompagnées d'une légende de destination, paraissent cependant tout à fait analogues [2] — on s'aperçoit très vite qu'un des traits communs à toutes ces embarcations est la présence du mort sur le pont. Uniformément vêtu d'une *šndw-t* retenue autour de la ceinture par un nœud apparent, il se tient devant la cabine, lorsque celle-ci est de la forme la plus simple, c'est-à-dire lorsqu'elle se présente sous l'aspect d'un coffre rectangulaire plus ou moins abaissé [3], — ou bien il est abrité par elle, lorsqu'elle affecte des dimensions plus considérables, c'est-à-dire lorsqu'elle occupe toute la longueur du bateau ou une grande partie de cette longueur [4]. Ajoutons qu'il est toujours debout quand la scène ne comporte qu'une barque à voile [5]; quand

ouest de la chambre principale, c'est-à-dire à l'endroit qui paraît plus ordinairement réservé à la représentation du voyage mystique à Abydos (cf. par exemple *Deir el Gebrawi*, I, pl. X).

(1) Cf. p. 145-146. — Sur les barques mystiques à rames, cf. p. 162 et suiv.

(2) L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. XXXVII; *Akhethetep*, pl. IV; *Deshasheh*, pl. VI; MM, p. 197 (= D 11) et 272 (= D 39), etc. — Toutes ces représentations sont sans légendes, ou bien les légendes qu'elles comportent ont trait à des détails de manœuvre.

(3) L., *D.*, II, 22, 28 et 45 *b; Deshasheh*, pl. VI.

(4) L., *D.*, II, 43 *a*, 45 *a*, 96, etc. — C'est évidemment dans cette cabine qu'est censée se trouver l'âme du mort. S'il fallait, en effet, y supposer son corps, en d'autres termes, si toutes ces scènes (comme la règle paraît s'en être établie à partir de la fin de l'Ancien Empire — cf. p. 145) se rapportaient à un voyage — réel ou fictif — effectué par la momie, il est à présumer que le sarcophage (comme on l'observe pour les barques mystiques à rames du Moyen Empire — cf., par exemple, les modèles n°s 4807, 4811, 4847, 4851, etc., de l'ouvrage de Reisner) serait, dans certains cas tout au moins, visible à l'intérieur de la cabine.

(5) L., *D.*, II, 22; 45 *a* et *b; Deshasheh*, pl. VI.

elle en comporte deux, il est le plus souvent debout dans la première, et assis dans la seconde [1]. Invariablement, enfin, il s'appuie sur un long bâton, dont on ne saurait dire avec certitude dans quelle main il le tient, ni même s'il le tient toujours dans la même main [2].

Cette présence effective du mort dans l'embarcation chargée de conduire son âme vers l'*Imnt-t* [3] peut paraître assez singulière; elle s'explique, semble-t-il, par deux raisons. Il faut songer, tout d'abord, que les Égyptiens se sont plu à représenter ce voyage fictif exactement comme un voyage réel; dès lors, puisque la barque sur laquelle le défunt était censé naviguer est vraisemblablement copiée, au moins pour sa forme générale comme pour les principaux détails de son gréement, sur les barques au moyen desquelles les vivants naviguaient réellement sur le Nil [4], il est naturel que ce même défunt commande lui-même la manœuvre, c'est-à-dire joue à bord du bateau le rôle qu'il avait coutume d'y jouer de son vivant [5]. Mais, surtout, cette présence du mort vise sans doute à traduire l'idée que c'est bien en effet l'âme du défunt qui se trouve dans la barque, c'est-à-dire ce qui subsiste en lui de conscient et d'agissant, l'élément irréductible et impérissable de son être.

Pour des raisons analogues, le mort, présent dans la barque mystique qui emmène son âme toujours active, est au contraire absent de la barque funéraire qui porte son corps à jamais inerte. On ne le voit donc jamais représenté, dans celle-ci, que par son sarcophage ou par sa statue; et c'est là une première différence qui distingue essentiellement les barques funéraires des barques mystiques. Il en est une autre encore, et qui paraît trahir, d'ailleurs, des

(1) L., *D.*, II, 28, 96; *Ergänzungsband*, pl. XX (?). — Cette règle (?) souffre pourtant des exceptions; cf., par exemple, J. de Morgan, *Dahchour* (1895), pl. XIX, ou encore L., *D.*, II, 43 *a*.

(2) L., *D.*, II, 28, Seshem-nofir, dans l'une des deux barques, paraît tenir son bâton du bout de son bras gauche allongé, et s'appuyer dessus du bras droit (cf. la même position L., *D.*, II, 22), tandis que, dans l'autre barque, il le tient de son bras gauche replié; L., *D.*, II, 96, il semble bien que Fetek tienne au contraire dans sa main droite ce même bâton, lequel, dans d'autres exemples (*e. g. Deshasheh*, pl. VI), est engagé dans l'aisselle du mort (?). De telles divergences tiennent sans doute, dans la plupart des cas, à ce que les Égyptiens de l'Ancien Empire, pratiquant déjà un procédé auquel les artistes grecs, en particulier les céramistes, ont eu si souvent recours, exécutaient leurs dessins d'après des modèles silhouettés (cf. E. Pottier, *Le Dessin par ombre portée chez les Grecs*, dans *Revue des Études grecques*, 1898, p. 355 et suiv.).

(3) C'est tout à fait par exception que le défunt n'est pas représenté à bord des barques mystiques convoyant son âme; cf. cependant L., *D.*, II, 64bis *a*.

(4) Sur les réserves qu'il convient de faire à ce sujet, cf. p. 169 et suiv.

(5) Cf. Maspero, *Études égyptiennes*, I, p. 123-124. — Il est à croire, d'ailleurs, que, même dans ce dernier cas, ce rôle, en réalité, était surtout nominal (cf. plus bas **(36)**).

préoccupations de même ordre : tandis que les barques mystiques conservent, tout comme l'âme qui les dirige, l'entière liberté de leurs mouvements, les barques funéraires participent en quelque sorte à l'immobilité du cadavre qu'elles transportent; incapables d'avancer par elles-mêmes, elles sont invariablement halées à la cordelle, ou remorquées par un procédé quelconque.

En un mot, une barque est mystique ou funéraire suivant que le mort y est ou non représenté en personne, et aussi suivant qu'elle-même se meut par ses seuls moyens, ou qu'elle est, au contraire, remorquée par une autre[1]. C'est en examinant à ce double point de vue les diverses embarcations figurées sur les parois des mastabas qu'il est possible d'essayer de les classer[2]; une fois ce classement établi, il devient du même coup plus facile de reconstituer, dans leurs lignes essentielles, la procession funéraire et le voyage mystique qui correspondaient, pour les Égyptiens de l'Ancien Empire, aux deux grandes pérégrinations accomplies par l'homme après la mort.

PROCESSION FUNÉRAIRE.

La procession funéraire comprenait :

a) les barques funéraires proprement dites;
b) les barques de remorque;
c) les barques de charge;
d) les barques de parents et d'amis.

a) Barques funéraires. — Les barques funéraires proprement dites sont au nombre de deux au plus. Lorsqu'il n'y a qu'une barque, il est tout à fait exceptionnel qu'elle reçoive uniquement la statue du mort[3]; d'ordinaire, elle transporte le sarcophage, soit seul[4], soit accompagné de coffres contenant le mobilier

[1] Ces règles — en particulier la dernière — commencent à ne plus être très exactement observées dès l'époque de la VIe dynastie (cf. p. 168, note 1, et plus bas (37)). — A partir du Moyen Empire, les barques transportant le sarcophage ou la momie continuent parfois à être remorquées (*Beni Hasan*, I, pl. XIV et XXIX); mais, très souvent aussi, elles avancent à la voile (barque de la stèle C. 18 du Louvre, modèle — n° 625 — de la collection Mac Gregor), sans qu'on puisse toujours préciser, d'ailleurs, si ces barques sont des barques funéraires proprement dites, ou bien (cf. p. 145) des barques dans lesquelles le défunt effectue le voyage — réel ou fictif — d'Abydos.

[2] Les classifications de la page 148 ont été établies de cette façon.

[3] Holwerda-Boeser, pl. IX (?). — La comparaison de cette scène avec la scène similaire (?) de J. de Morgan, *Dahchour* (1895), pl. XXII, semble bien prouver que la représentation de Leyde est incomplète (cf. aussi p. 153, note 5).

[4] L., *D.*, II, 101 *b*, registre inférieur (? — cf. la note 7 de la page 153. — On ne saurait tirer de conclusions certaines de la représentation de barque de L., *D.*, II, 12).

funéraire[1]. Quand il y a deux barques[2], l'une — généralement la première[3] — est occupée par le sarcophage, et l'autre par un coffret funéraire (fig. 35)[4];

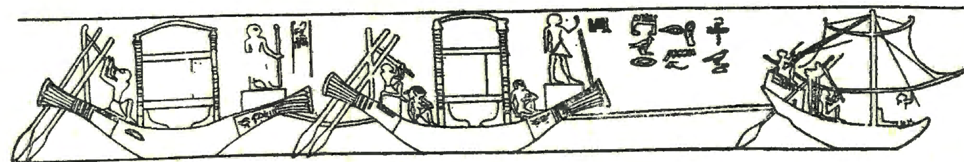


Fig. 35. — Navigation funéraire effectuée avec deux barques funéraires (*Deir el Gebrawi*, II, pl. VII).

quelquefois aussi ce dernier est remplacé par un naos fermé abritant la statue[5], ou encore naos et coffre sont réunis dans la seconde barque[6].

Les dais qui abritent le sarcophage et les coffres sont à jour, et le toit qui les couvre, légèrement incliné ou arrondi en dos d'âne, est supporté par des colonnettes[7]; les coffres, le plus souvent rectangulaires comme les sarcophages eux-mêmes, sont parfois surmontés d'un couvercle en forme de corniche[8]. — En dehors des hommes de manœuvre, l'équipage se compose presque toujours des deux pleureuses — agenouillées, la grande à l'avant, la petite à l'arrière de l'embarcation[9], — et d'un certain nombre de prêtres dont les noms, à

[1] Cf. *Deshasheh*, pl. XXV, où l'on observe quatre de ces coffres funéraires, disposés deux par deux de chaque côté du sarcophage (fig. 36).

[2] L., *D.*, II, 101 *b*, la même barque paraît être figurée deux fois.

[3] Cf. cependant L., *D.*, II, 101 *b*, registre supérieur, barque de droite.

[4] *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII, et I, pl. X (dans ce dernier exemple, les deux barques sont représentées l'une au-dessous de l'autre; en outre, celle qui porte le sarcophage devait porter aussi le coffre rectangulaire figuré un peu au-dessus de l'arrière).

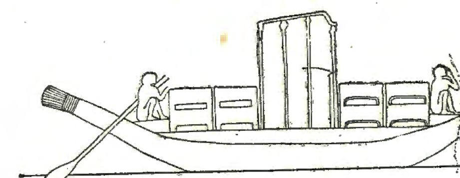


Fig. 36. — Navigation funéraire effectuée avec une seule barque funéraire (*Deshasheh*, pl. XXV).

[5] L., *D.*, II, 101 *b*, registre supérieur, barque de droite (cette barque est ici plus petite que l'autre). — Dans les cas de barque funéraire unique, les statues du mort sont également enfermées dans un naos (? — cf. p. 152, note 3); parfois aussi, cependant (cf. Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XIII), on les voit dressées à même le pont.

[6] *Dahchour* (1895), pl. XXII (les deux barques sont ici disposées sur deux registres différents).

[7] L'édifice à deux corps de L., *D.*, II, 101 *b*, bien que fermé et surmonté de ♀, paraît bien n'être qu'une variante du type habituel, et représenter seulement un dais particulièrement somptueux (Gardiner incline, au contraire, à voir dans toute cette scène de L., *D.*, II, 101 *b*, la représentation d'une navigation effectuée par le mort vers les sanctuaires du Delta — cf. p. 165, note 6).

[8] *Deir el Gebrawi*, I, pl. X.

[9] L., *D.*, II, 101 *b*, registre inférieur (?). — Holwerda-Boeser, pl. IX, la grande pleureuse (?) est, au contraire, figurée à l'arrière. Dans la grande barque du registre supérieur de L., *D.*, II, 101 *b*, ce ne sont pas des pleureuses, à ce qu'il semble, mais des prêtres qui sont agenouillés en

l'exception de ceux du *ḫrj-ḥb* ( )[1] et de l'embaumeur ( )[2], ne sont généralement pas donnés[3].

Le caractère et le but de la procession sont quelquefois indiqués; le convoi de Ptah-hotep, par exemple[4], est accompagné de la légende : [5] . Nous avons vu déjà que «l'Amentit excellent» est une de ces expressions géographiques très vagues qui pouvaient s'appliquer tout aussi bien au voyage des barques mystiques[6]; quant au mot , Maspero[7] en fait un «équivalent idéographique de » : le groupe serait alors une variante de , et la phrase signifierait «passer dans la maison du *ka* vers l'Occident excellent, auprès du dieu grand[8]». En réalité, le signe représente, non pas un personnage ithyphallique, mais un homme tenant entre ses jambes un sceptre assez analogue au sceptre [9]; d'autre part, étant donné le contexte, la , ou maison du , peut désigner, semble-t-il, soit l'endroit d'où le mort partait, le jour de l'enterrement, pour traverser le Nil ou les canaux et être ensuite conduit jusqu'à son tombeau, soit la cabine ou le dais qui abritait sa momie pendant la traversée[10]. C'est cette seconde signification — laquelle se rapproche sensiblement de celle de Maspero — qui paraît la plus vraisemblable; quoi qu'il en soit, le factitif (=*faire traverser*, sc. : le Nil ou les

avant de l'édifice double faisant office de dais; enfin, à Deir el-Gebrâwi (I, pl. X, et II, pl. VII) et à Dahchour (*op. cit.*, pl. XXII), la barque transportant le sarcophage comporte seule des pleureuses : encore n'en comporte-t-elle parfois qu'une (*Deir el Gebrawi*, I, pl. X).

(1) On trouve le *ḫrj-ḥb*, tantôt agenouillé en avant du naos (*Dahchour*, 1895, pl. XXII; Holwerda-Boeser, pl. IX) ou bien devant le sarcophage (L., *D.*, II, 101 *b*, registre inférieur), tantôt debout à l'avant de la barque (*ibid.*, registre supérieur, barque à naos; — *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII). — A noter la légende de Holwerda-Boeser, pl. IX : «c'est le *ḫrj-ḥb* qui dirige la procession funèbre (?)».

(2) Le prêtre *wt* est agenouillé, suivant les cas, derrière le sarcophage (L., *D.*, II, 101 *b*) ou devant (*Dahchour*, 1895, pl. XXII; *Deir el Gebrawi*, I, pl. X).

(3) Cf. cependant le de *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII.

(4) L., *D.*, II, 101 *b*.

(5) Il faut évidemment restituer ici ( ) .

(6) Cf. p. 146.

(7) *Études égyptiennes*, I, p. 125, note 1.

(8) *Ibid.*, p. 124-125.

(9) Les représentations soignées du signe, telles que celles du mastaba du Louvre (mur gauche du couloir d'entrée de la chapelle), ne laissent aucun doute à cet égard.

(10) Cf., au mastaba du Louvre, les deux personnages portant le titre de .

canaux au mort) fait ici image, et s'applique on ne peut mieux à un bateau remorqué : en dépit des apparences, la formule est beaucoup plus précise que celle qui décrit habituellement le voyage mystique à Abydos.

b) Barques de remorque. — Les barques de remorque sont soit à rames[1], soit à voile (fig. 37)[2]. Peut-être cette dernière était-elle employée seulement lorsque le trajet à effectuer était un peu long, ou encore lorsque, la nécropole

Fig. 37. — Navigation funéraire; — barques de remorque à voile (*Deir el Gebrawi*, I, pl. X).

étant située en amont, il fallait remonter le courant pour y arriver; il est plus vraisemblable, cependant, que l'usage des barques de remorque à voile a dû être d'assez bonne heure répandu en Égypte[3]. Celui des barques à rames paraît au contraire avoir été quelque peu limité; le plus souvent, en effet, on observe que ces barques ne sont pas seules à remorquer la barque funéraire, mais que leur action est appuyée par celle d'un certain nombre d'hommes qui tirent celle-ci à la cordelle (fig. 38). De ce que ces hommes suivent nécessairement la berge, on pourrait même être tenté de conclure que la partie du voyage funéraire représentée doit être, dans beaucoup de ces exemples, la navigation sur les

(1) Holwerda-Boeser, pl. IX (barque à trois rameurs); *Dahchour* (1895), pl. XXII (la représentation, bien qu'en très mauvais état, permet encore de distinguer trois pagayeurs).

(2) *Deir el Gebrawi*, I, pl. X, et II, pl. VII.

(3) On ne saurait croire, en tout cas, bien que les tombes où elles ont été rencontrées jusqu'ici ne remontent pas au delà de la VIe dynastie (cf. la note précédente), qu'elles n'aient jamais été employées avant cette date.

canaux; en réalité, il est tout aussi légitime d'y voir une des dernières phases de la traversée du Nil, et d'imaginer que la scène retrace le moment où le cortège, ayant heureusement passé le fleuve, se dispose à atterrir sur la rive occidentale. A mesure que les embarcations se rapprochaient du bord, la manœuvre en devenait, en effet, particulièrement délicate; en sorte que c'était



Fig. 38. — Navigation funéraire; — barque de remorque à rames (Holwerda-Boeser, *Beschreibung...*, pl. IX).

peut-être par les efforts combinés de la barque de remorque et des hommes de halage qu'on donnait à cette manœuvre la précision et la sûreté nécessaires [1]. Les barques à voile auraient été ainsi utilisées pour la traversée proprement dite, tandis que les barques à rames auraient servi spécialement pour l'atterrissage.

D'ordinaire, lorsque la représentation comporte deux barques funéraires, chacune d'elles est remorquée séparément; on trouve parfois, cependant, la barque renfermant le sarcophage et celle qui contient le coffre funéraire attachées l'une derrière l'autre, et remorquées toutes les deux ensemble [2]. — De même, bien qu'en règle générale il n'y ait qu'une barque de remorque, on en observe parfois aussi un plus grand nombre; c'est ainsi qu'une des deux grandes barques funéraires de L., *D.*, II, 101 *b*, est tirée par trois barques à rames, lesquelles paraissent se remorquer elles-mêmes réciproquement.

(1) Holwerda-Boeser, pl. IX (cf. la figure 38).

(2) *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII (cf. la figure 35).

c) Barques de charge. — Les barques de charge qui accompagnent quelquefois le cortège [1] servent à transporter les victimes du sacrifice, ainsi que les aliments et les différents objets destinés à assurer le service de l'offrande. Le nombre de ces barques, lesquelles sont toujours mues par des rames [2], est de trois dans les représentations développées, telles que celle du mastaba de Leyde [3]. Dans cet exemple (fig. 39), la première barque ne transporte rien d'apparent [4]; trois bœufs couchés et un veau occupent le pont de la seconde : cinq grands vases à bouchon conique sont posés, avec des ballots, sur le toit de la cabine de la dernière. Malheureusement, les légendes qui accompagnent ces barques [5] ne fournissent aucun renseignement sur la destination de celles-ci.

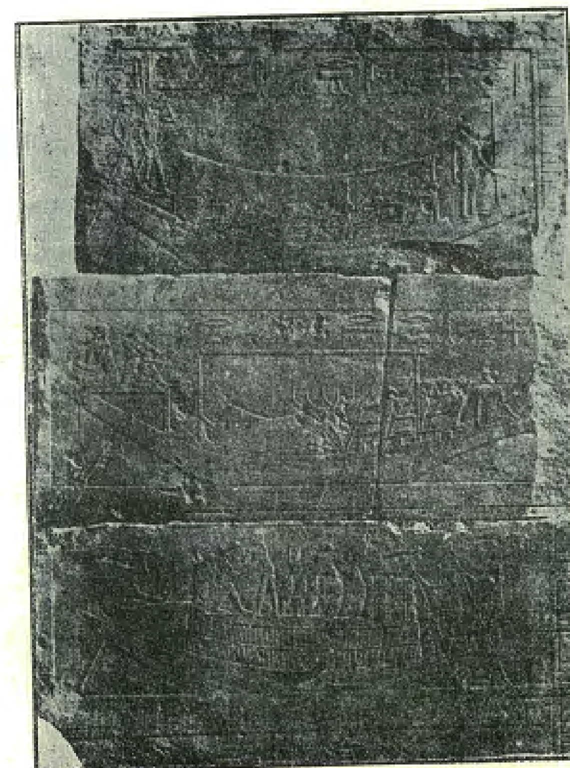


Fig. 39. — Les barques d'escorte de la navigation funéraire : *a*) Barques de charge (Holwerda-Boeser, *Beschreibung...*, pl. XX).

(1) Ces barques font défaut dans la plupart des cas, ou bien elles ne sont pas représentées en même temps que la barque funéraire elle-même. Au mastaba de Leyde, par exemple (Holwerda-Boeser, pl. XX), elles décorent la paroi sud du second corridor, tandis que la barque qui transporte la statue est figurée sur la paroi nord du premier.

(2) Pour cette raison, les quatre barques à voile de *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII (registre inférieur), ne sauraient être des barques de transport (on n'y voit d'ailleurs ni animaux, ni objets d'aucune sorte); comme, d'autre part, le défunt ne paraît pas y figurer, ce ne sont pas non plus des barques mystiques : il faut donc que ce soient des barques de parents ou d'amis, c'est-à-dire qu'elles appartiennent à la catégorie suivante.

(3) Holwerda-Boeser, pl. XX — cf. aussi L., *D.*, II, 101 *b* (les trois barques de remorque, qui transportent des oiseaux (?), semblent bien être en même temps des barques de charge); *Dahchour* (1895), pl. XX (les barques de charge ferment ici la marche, et sont figurées à la suite des barques de parents).

(4) Elle est seulement occupée sur toute sa longueur par une cabine fermée. — L'embarcation qui accompagne la barque funéraire de Shedou à Deshasheh (et qui paraît être la barque de tête d'une flottille aujourd'hui disparue — cf. *Deshasheh*, pl. XXV) précédait peut-être ainsi deux autres barques de charge; toutefois, la représentation est ici trop énigmatique — les cinq hommes d'équipage tiennent chacun une perche (?) dressée devant eux — pour qu'on puisse en tirer des conclusions certaines.

(5) Sur ces légendes, cf. plus bas **(38)**.

d) Barques de parents et d'amis. — Enfin, les barques dans lesquelles prenaient place les membres de la famille du défunt, ainsi que les amis de celui-ci, et, vraisemblablement, son harem, figurent peut-être aussi, quelquefois, dans les représentations du voyage funéraire. A Deir el-Gebrâwi, par exemple, les quatre barques à voile qui escortent les deux barques funéraires du tombeau de



Fig. 40. — Les barques d'escorte de la navigation funéraire :
b) Barques de parents et d'amis (? — *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII, registre inférieur).

Ḏʿw paraissent bien être des barques de ce genre (fig. 40)[1]; mais il est impossible de dire comment les différentes personnes du cortège étaient réparties entre elles[2]. La difficulté est plus grande encore pour les trois barques à rames qui accompagnent le convoi de Snefrou-ani-mert(?)-f au mastaba n° 2 de Dahchour[3]; car, s'il est probable que ces barques transportent bien les parents du mort, ceux-ci sont entièrement dissimulés par une cabine qui occupe toute la longueur du bateau.

VOYAGE MYSTIQUE.

La flottille sur laquelle le mort était supposé accomplir sa navigation mystique différait sensiblement, quant à sa composition, de celle sur laquelle la procession funéraire effectuait la traversée du Nil ou des canaux. Nous avons vu déjà qu'elle ne comportait pas de barque de remorque[4]; comme elle ne paraît pas avoir comporté non plus de barques de parents ou d'amis, elle se réduisait donc à la barque ou aux barques de l'âme, accompagnées ou non d'un certain nombre de barques de charge.

(1) Cf. p. 157, note 2. — Ces barques, qui sont représentées au-dessous des barques funéraires, doivent être imaginées, en réalité, naviguant à côté ou en arrière de celles-ci.

(2) On peut noter, cependant, que la troisième barque, dans laquelle quatre têtes sont visibles au-dessus du pont, rappelle un peu la barque de harem du tombeau de Khnoum-hotep II à Béni Hassan (cf. L., *D.*, II, 126); mais ces têtes pourraient très bien aussi appartenir à des rameurs figurés au repos (cf. plus bas **(39)**).

(3) *Dahchour* (1895), pl. XXI.

(4) Cf. p. 152.

a) Barques de l'âme. — En principe, la barque de l'âme est une barque à voile[1]. Le défunt en dirige lui-même la manœuvre; appuyé sur son bâton, il se tient debout en avant d'une grande cabine[2], dans laquelle on doit évidemment imaginer que se trouve enfermée son âme[3]. Il semble donc qu'il y ait là comme un dédoublement de la personnalité du mort; et cette dualité paraît même exprimée, dans certains cas, d'une façon en quelque sorte matérielle. En effet, lorsque la scène, comme c'est la règle ordinaire, comporte deux barques à voile[4], la première est le plus souvent occupée par le mort debout, et la seconde par le mort assis (fig. 42)[5]; cette différence d'attitude paraît bien signifier que ce

(1) Cf. cependant p. 162 et suiv.

(2) Cf. p. 150. — L'exemple le plus caractéristique à cet égard est sans doute celui de *Deshasheh*, pl. VI (fig. 41).

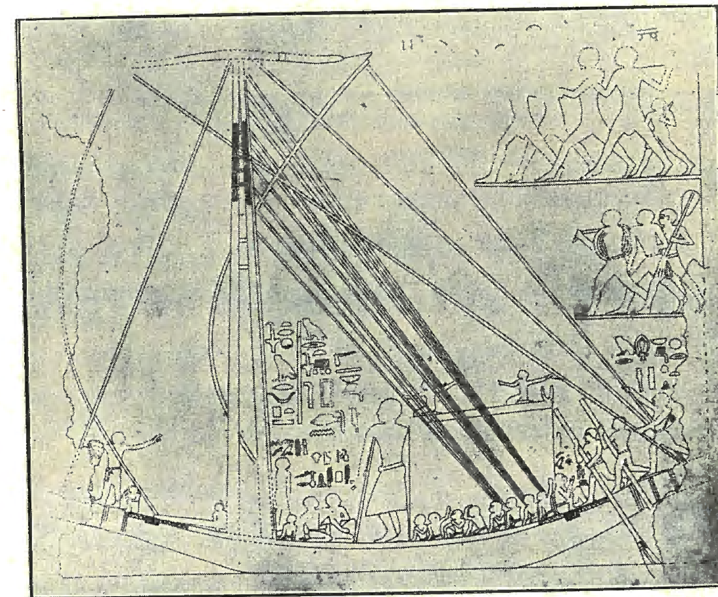


Fig. 41. — Navigation mystique effectuée avec une seule barque à voile (*Deshasheh*, pl. VI).

(3) Cf. p. 150, note 4.

(4) L., *D.*, II, 28, 43 *a*, 64 bis *a*, 96 (= *Ergänzungsband*, pl. XL); *Ergänzungsband*, pl. III et IV; mastaba d'Akhout-hotep au Louvre, etc.

(5) L., *D.*, II, 28 et 96 (cf. p. 151, note 1). — Il est exceptionnel que le mort soit figuré debout dans les deux barques (cf. cependant L., *D.*, II, 43 *a* — et aussi les deux premières des trois barques du mastaba D 11 de Mariette = MM, 197); quelquefois (au mastaba du Louvre, par exemple), au lieu d'être, dans la seconde barque, assis devant la cabine, il est dissimulé par celle-ci (?) : les deux barques, dans ce cas, ne sont qu'un développement du thème de la barque unique, dans laquelle le défunt est à la fois présent et caché. Enfin, au tombeau n° 16 de Sakkârah, [hieroglyphs] n'est visible, à ce qu'il semble, dans aucune des deux barques (cf. L., *D.*, II, 64 bis *a*).

Le tombeau de [hieroglyphs] à Gizeh fournit une variante intéressante. S'il est vraisemblable que le

dernier joue, dans l'un des cas, le rôle de commandant, et, dans l'autre, celui de passager : sa présence simultanée sur deux embarcations identiques demeurerait assez inexplicable autrement.

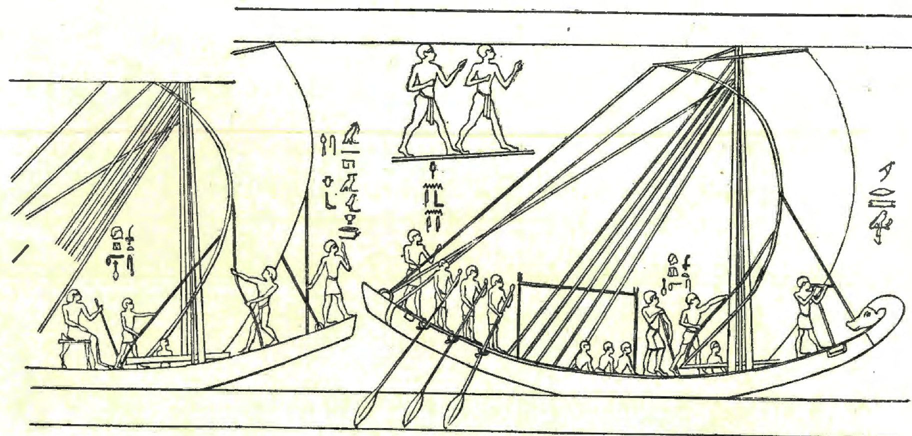


Fig. 42. — Navigation mystique effectuée avec deux barques à voile (L., *D.*, II, 28).

Au lieu des deux barques habituelles, on en observe trois dans la tombe n° 27 de Gizeh : mais, outre que celles-ci sont assez mal conservées, les légendes qui les accompagnent ne donnent pas la raison de cette anomalie[1].

b) Barques de charge escortant la barque de l'âme. — La barque de l'âme n'est pas nécessairement escortée par des barques de charge[2]; lorsqu'il en est

défunt était assis dans la barque, en partie détruite, figurée *Ergänzungsband*, pl. IV (cf. L., *D.*, *Text*, I, p. 40), ce n'est pas lui, mais son père [hiéroglyphes] qui se tient debout au milieu de la barque reproduite *Ergänzungsband*, pl. III. Faut-il en conclure qu'au cas de prédécès du fils, le soin de conduire son âme vers l'*'Imnt-t* était, sous la Ve dynastie tout au moins, réservé à son père? Il est d'autant plus difficile de le dire que les deux barques de [hiéroglyphes], tournées dans deux directions opposées, ne rentrent pas sûrement dans la catégorie des barques qui nous occupent ici.

(1) *Ergänzungsband*, pl. XX; le défunt est figuré dans la première et la troisième barque, il est caché par la cabine dans celle du milieu (?). — On peut citer encore les trois barques du mastaba D 11 (cf. la note précédente); quant aux «barques aux grandes voiles étendues» signalées par Mariette comme décorant le mastaba D 39 de Sakkârah (MM, p. 272), on ne saurait, étant donné le caractère tout à fait général de cette description, essayer d'en préciser le nombre.

(2) L'absence de ces barques de charge semble même avoir été plutôt la règle; cf., sous la IVe dynastie, les représentations de L., *D.*, II, 22, 28, et, sous la Ve, celles de L., *D.*, II, 45 *b* et 64 bis *a*; *Ergänzungsband*, pl. III et IV; MM, D 11; *Deshasheh*, pl. VI, ainsi que la représentation du mastaba du Louvre.

ainsi, cependant, le nombre de ces barques d'escorte[1] — lesquelles sont toujours des barques à rames[2] — paraît être de un[3] ou de trois[4].

La légende qui surmonte la barque unique de L., *D.*, II, 96, n'est qu'une légende très générale, ayant trait seulement au but du voyage (fig. 43)[5]. Au

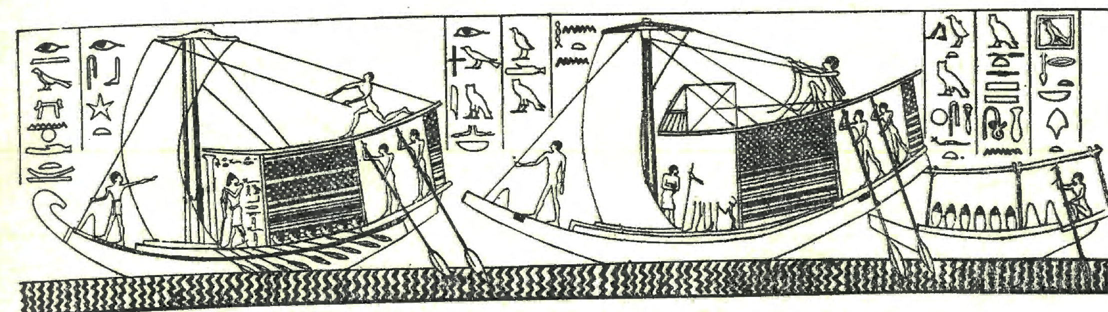


Fig. 43. — Navigation mystique comportant une barque d'escorte (L., *D.*, II, 96).

contraire, les inscriptions qui accompagnent les trois barques du tombeau n° 27 de Gizeh[6] prouvent que celles-ci sont bien des barques de transport. On lit au-dessus de la première : [hiéroglyphes] «double barque *'md* (?) des convoyeurs de vases»; de même, la deuxième est «la double barque (?) des convoyeurs de. . . . .[7]»; enfin, en ce qui concerne la dernière, on peut conjecturer — bien qu'elle soit à peu près entièrement effacée, ainsi que sa légende — qu'elle était spécialement affectée au transport des bêtes de sacrifice; un quadrupède, que l'on distingue encore dans la partie subsistante de l'inscription[8], servait en effet, selon toute vraisemblance, de déterminatif à un nom d'animal.

Ces quelques représentations de barques de charge ne nous fournissent donc que fort peu de renseignements sur la nature de la cargaison. Au surplus,

(1) Toutes n'étaient peut-être pas des barques de charge; L. Klebs (*Die Reliefs*, p. 104) pense que les flottilles égyptiennes comportaient de petites barques à rames, dont le rôle était de tirer les barques principales contre le courant, lorsque le vent venait à tomber (? — cf. peut-être les barques d'escorte décrites par Junker, *Gizeh*, 1913, p. 173-174).

(2) Il est impossible de dire si les «barques marchant à la rame» qui accompagnent les barques à voile du mastaba D 39 (MM, p. 273) sont des barques d'escorte ou des barques indépendantes.

(3) L., *D.*, II, 96 (= *Ergänzungsband*, pl. XL).

(4) *Ergänzungsband*, pl. XX. — Il est à noter que deux au moins de ces trois barques sont tournées en sens inverse de celui des trois barques à voile qu'elles paraissent accompagner.

(5) Cf. p. 146, note 5.

(6) Cf. la note 4.

(7) [hiéroglyphes]. — Le signe qui suit le signe [hiéroglyphe] est en partie détruit.

(8) Celle-ci ne présente plus que les signes suivants : [hiéroglyphes] (?).

celle-ci, tout au moins dans les exemples qui nous ont été conservés, n'est pas apparente; il faut la supposer arrimée à l'intérieur de la longue cabine élevée au-dessus du faux pont[1].

c) Barques mystiques à rames. — Nous avons laissé de côté jusqu'ici, au cours de cette étude sommaire des barques mystiques, un grand nombre de scènes dans lesquelles figurent une ou plusieurs barques, mues par le moyen de rames, et que l'on ne saurait interpréter, cependant, comme des barques de charge ou d'escorte. Il convient maintenant de revenir sur ces embarcations, car leur présence dans des tableaux qui retracent le voyage de l'âme ne laisse pas de soulever un problème assez délicat.

Le tombeau de à Gizeh[2] est décoré d'une curieuse barque à huit pagayeurs, au milieu de laquelle le défunt se tient debout, le bâton à la main, c'est-à-dire dans une attitude exactement semblable à celle qu'on lui voit prendre dans les barques de l'âme. Mais cet exemple d'une barque mystique mue par des rames, et isolée[3], demeure assez exceptionnel; dans la plupart des cas, on observe deux barques à rames[4], lesquelles sont en rapport évident avec les

[1] Cette cabine est soutenue par des poteaux; l'un de ceux-ci, dans la première des trois barques reproduites *Ergänzungsband*, pl. XX, est en réalité une colonne, dont le chapiteau affecte la forme d'un bouton. C'est ici l'un des premiers, sinon le premier exemple connu de ce type (cf. L., *D.*, *Text*, I, p. 57).

[2] L., *D.*, II, 24 (IVe dynastie).

[3] Il est vrai que l'analogie, signalée par Naville (L., *D.*, *Text*, I, p. 64-65), entre cette barque — dont l'avant est décoré d'une tête d'animal — et l'une des barques du tombeau de (cf. L., *D.*, II, 22 *d*) semblerait prouver que la scène de L., *D.*, II, 24 est incomplète, et qu'elle comportait une barque à voile, tout comme celle de L., *D.*, II, 22 *d* (ou encore comme celle de *Sheikh Saïd*, pl. V).

[4] Certains exemples de barque à rames unique (L., *D.*, II, 45 *a* (fig. 44); cf. aussi les barques

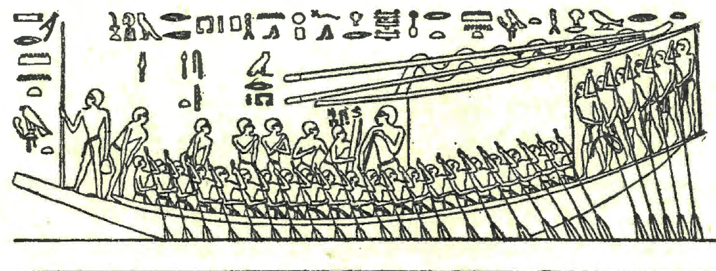


Fig. 44. — Navigation mystique effectuée avec une barque à rames (L., *D.*, II, 45 *a*).

mentionnées dans la note précédente) s'expliquent sans doute par le fait que la scène ne comporte aussi qu'une seule barque à voile (cf. p. 166, note 3).

deux barques à voile qui symbolisent, à l'ordinaire, le voyage vers l'*'Imnt-t*. Il en est ainsi, par exemple, au tombeau de (fin de la IVe dynastie)[1], et, sous la Ve dynastie, dans ceux de (fig. 45)[2] et de [3], ainsi que dans le mastaba d'Akhout-hotep au Louvre.

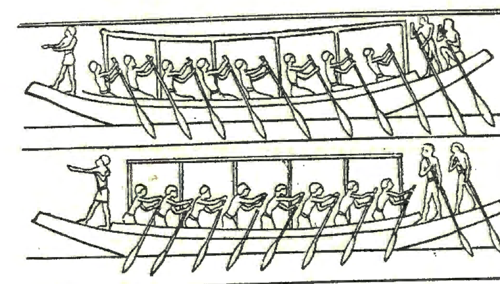


Fig. 45. — Navigation mystique effectuée avec deux barques à rames (L., *D.*, II, 43 *a*).

Ce qui frappe d'abord, dans toutes ces représentations, c'est que les barques à rames y sont habituellement tournées dans un sens opposé à celui des barques à voile. On en conclut quelquefois que les unes et les autres ne doivent pas être considérées comme des barques distinctes, mais que ce sont les mêmes barques, figurées à deux moments différents de leur voyage vers l'*'Imnt-t;* les barques à voile symboliseraient le voyage d'aller, effectué contre le courant, et les autres le voyage de retour, c'est-à-dire la descente du Nil. A première vue, cette théorie paraît d'autant plus séduisante qu'assez souvent les barques à rames non seulement sont tout à fait semblables, pour la forme ou les dimensions, aux barques à voile, mais encore sont elles-mêmes des barques à voile qui n'avancent à la rame que parce que leur voile est amenée[4]. Et cependant, l'hypothèse suivant laquelle il faudrait y voir des barques mystiques revenant de l'*'Imnt-t* paraît insoutenable, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, il est bien difficile de s'expliquer pourquoi les Égyptiens auraient ainsi fait retracer, sur les murailles de leurs mastabas, les péripéties de ce voyage de retour. On comprend qu'ils en aient régulièrement agi ainsi, sous le Nouvel Empire, à propos du voyage d'Abydos, pèlerinage matériel, si l'on peut dire, et qui comportait nécessairement un aller et un retour, aussi bien lorsque le mort l'avait réellement accompli de son vivant, que lorsqu'il était censé l'accomplir, après sa mort, par la seule vertu de la représentation qui en était faite sur les murs de sa tombe. Au contraire, à l'époque de l'Ancien Empire, la navigation vers l'*'Imnt-t* ne devait encore avoir d'autre valeur, nous

[1] *Ergänzungsband*, pl. XL.

[2] L., *D.*, II, 43 *a*.

[3] L., *D.*, II, 64 bis *b* (? — La dualité des barques à rames est ici conjecturale. On ne voit en réalité qu'une de ces barques : il ne subsiste de l'autre — ou des autres — qu'un homme debout et un fragment de coque).

[4] Cf., par exemple, L., *D.*, II, 45 *a;* mastaba du Louvre, etc.

l'avons vu, que celle d'un voyage purement mystique effectué par l'âme. Suivant les idées égyptiennes, la représentation du voyage d'aller était nécessaire, en tant que donnant précisément à celle-ci le moyen de l'effectuer : mais, une fois l'âme arrivée à destination, le sort des barques sur lesquelles elle avait accompli la traversée n'offrait plus aucun intérêt[1].

Par ailleurs, si ces barques à rames effectuaient vraiment un voyage de retour, elles devraient revenir à vide, ou le défunt, tout au moins, devrait en être absent. Puisque son âme est allée se perdre dans l'*'Imnt-t*, tandis que son corps était enseveli dans la nécropole, rien de lui ne saurait plus subsister dans aucune barque, mystique ou funéraire[2]; or, nous avons vu qu'il lui arrive au contraire de figurer dans les barques à rames, debout et le bâton à la main[3]. Ce n'est pas là, d'ailleurs, la seule analogie qui apparente étroitement ces barques aux barques mystiques à voile; en sorte qu'il y a de grandes chances pour que, tout comme celles-ci, celles-là aient résumé, aux yeux des Égyptiens, un voyage symbolique, dont l'intention religieuse était vraisemblablement analogue à celle du voyage vers l'*'Imnt-t*, mais dont le but géographique devait être différent.

Essayer de préciser ce but, en se basant sur la direction donnée à ces barques, est malheureusement impossible[4]; mais comme celles-ci, d'habitude, sont tournées en sens inverse des barques à voile auxquelles elles correspondent[5], et que ces dernières, le plus ordinairement, sont orientées dans la direction du sud[6], il en résulte qu'elles-mêmes peuvent être considérées comme orientées régulièrement dans la direction du nord[7]. En dernière analyse, les barques à rames qui figurent dans les représentations du voyage vers l'*'Imnt-t* sont donc sans doute, lorsque le défunt y est présent, des barques mystiques naviguant vers le nord, comme les barques à voile similaires de ces mêmes représentations sont des barques mystiques naviguant vers le sud.

(1) Pas plus que celui des barques funéraires, la momie une fois descendue dans son caveau; c'est pourquoi le retour de l'enterrement ne figure jamais, à notre connaissance, au nombre des scènes représentées dans les mastabas.

(2) A moins de supposer que l'âme, après être allée en barque vers l'*'Imnt-t*, devait revenir, également par barque, vers la tombe, afin de s'y réunir à la momie : mais l'hypothèse est purement gratuite.

(3) Cf. p. 162.

(4) Cf. p. 148-149.

(5) Cf. p. 163.

(6) Cf. p. 149.

(7) Leur mode de propulsion s'explique, dès lors, par le fait qu'elles descendent le courant.

S'il en est ainsi — et si cette navigation n'est pas une navigation de retour, mais constitue vraiment un voyage indépendant — ces barques à rames ne sauraient, semble-t-il, se diriger que vers un des sanctuaires osiriens du Delta[1], et particulièrement vers Busiris. On sait que l'origine « septentrionale » d'un grand nombre de divinités égyptiennes, affirmée depuis longtemps par Maspero[2], n'est plus guère contestée aujourd'hui; en ce qui concerne spécialement Osiris, on s'accorde en général à reconnaître que ce dieu était primitivement le dieu de la ville [hiéroglyphes] (Busiris) dans le Delta[3], et qu'il a dû à son assimilation au dieu abydénien *Ḫntj-'Imntj-w* d'être adoré, lui aussi, à Abydos, jusqu'à finir par être considéré comme le dieu principal de cette ville[4]. En même temps que son culte se déplaçait ainsi, sa nature même et son rôle se trouvaient modifiés du même coup; après avoir été sans doute, dans le Delta, un dieu de la végétation, il ne tardait pas à prendre, à Abydos, un caractère purement funéraire, et à devenir le dieu des morts par excellence. Il semble bien que cette transformation se soit accomplie à partir de la IVe dynastie[5], c'est-à-dire précisément à l'époque où l'usage des grandes représentations décoratives tend à se généraliser de plus en plus dans les chapelles des mastabas; on ne saurait donc s'étonner si ces représentations se rapportent à la fois au nouvel Osiris et à l'ancien, ou, plus exactement, si elles confondent les cultes de l'un et de l'autre dans un culte unique, dont les différentes cérémonies s'adressent tout ensemble au dieu d'Abydos et à celui de *Ḏdw*. Il y a là un procédé de simplification dont l'histoire de la religion égyptienne offre de très nombreux exemples.

C'est ainsi que le voyage vers l'*'Imnt-t* a dû avoir de bonne heure pour corollaire un voyage symétrique vers *Ḏdw*[6]; comme il constituait sans doute l'un

(1) Un certain nombre d'allusions qu'on relève dans les textes funéraires des tombes du Nouvel Empire paraissent bien conserver le souvenir de navigations, réelles ou fictives, que les Égyptiens ou leur âme — parallèlement à la navigation vers l'*'Imnt-t* — accomplissaient ou étaient censées accomplir, aux époques antérieures, à Saïs ([hiéroglyphes]), à Pe ([hiéroglyphes]) et à Ḥ-t sr ([hiéroglyphes]). — Cf. Davies-Gardiner, *The Tomb of Amenemhēt*, pl. X-XI et p. 53.

(2) Cf. *Études de Mythol. et d'Archéol. égypt.*, vol. II (= tome II de la *Bibliothèque égyptologique*), p. 237 et suiv.

(3) Erman s'est rangé à cette opinion dans la 2e édition de *Die ägyptische Religion* (cf. Maspero, *Revue critique*, 1910, II, p. 217).

(4) Cf. E. Meyer, *A. Z.*, XLI, p. 97 et suiv. — et *Geschichte des Altertums*[3], trad. Moret, t. II, § 178.

(5) E. Meyer, *Geschichte*[3], loc. laud.

(6) Ou, d'une façon générale, vers un des sanctuaires du Delta (cf. la note 1). La représentation de L., *D.*, II, 101 *b*, par exemple, ou encore celle de J. de Morgan, *Dahchour* (1895), pl. XXII, s'appliqueraient ainsi, suivant Gardiner (*The Tomb of Amenemhēt*, p. 53), à des voyages effectués vers

des éléments les plus caractéristiques du nouveau mythe, il a été intercalé à peu près tel quel dans l'ancien[1]. En tout cas, l'hypothèse suivant laquelle les barques mystiques à rames sont des barques se rendant à Busiris[2] est la seule qui rende compte des différentes particularités que l'on relève à propos de ces barques. Elle est la seule, surtout, qui explique pourquoi celles-ci sont comme calquées sur les barques à voile; l'analogie résulte évidemment de ce que les unes et les autres tendent vers un but analogue en effet. Aussi voit-on le mythe du voyage à *Ḏdw* se développer tout à fait parallèlement à celui du voyage vers l'*Imnt-t*. Il est, comme lui, exposé d'abord assez timidement, sous la IVe dynastie et au commencement de la Ve, au point d'être symbolisé parfois au moyen d'une seule embarcation[3]; comme lui, aussi, il atteint son plein épanouissement à l'époque de la Ve dynastie, et comporte alors régulièrement deux barques[4]. Certaines représentations, d'un caractère exceptionnel, prouvent, d'ailleurs, que la distinction entre les deux navigations n'était pas toujours rigoureusement observée[5]. Par exemple, la barque à voile du voyage vers l'*Imnt-t* et la barque à rames du voyage vers *Ḏdw* sont quelquefois tournées dans le même sens[6]; ou bien, encore, les deux traversées paraissent figurées par deux embarcations qui sont mues l'une et l'autre par des rames[7]. Il arrive même qu'on observe quatre barques à rames, lesquelles, à en juger par leurs légendes, sont toutes des barques

Saïs, Pe et Ḥ-t śr (cf. aussi Junker, *Gizeh*, 1913, pl. IV et p. 168, une barque à pagaies qui se dirige vers Héliopolis). — Il convient de remarquer, à ce propos, qu'en ce qui concerne le mode de navigation employé, le départ n'est pas toujours nettement fait, dans les bas-reliefs égyptiens, entre le voyage vers l'*Imnt-t* et le voyage vers le Delta. C'est ainsi qu'au mastaba de [hiéroglyphes] (Junker, *Gizeh*, loc. laud.) c'est une barque à voile qui est dite faire la traversée de Dp (il est vrai que, d'après la légende qui la surmonte, elle vient de cette ville pour se rendre vers le champ *Ḥtp*, mais ce retour même n'est qu'une anomalie de plus); au contraire, l'une des deux barques à rames du mastaba de Nśwt-nfr (*ibid.*, p. 173-174) est accompagnée de l'inscription [hiéroglyphes].

(1) Sous la XIIe dynastie, les deux sanctuaires osiriens sont très régulièrement mentionnés (cf. Newberry, *Beni Hasan*, II, p. 21), et les légendes distinguent même parfois expressément entre les voyages effectués à l'un et à l'autre (*ibid.*, I, pl. XIV et XVI, et p. 33).

(2) Elle a été émise pour la première fois, croyons-nous, dans une étude consacrée par Moret (*Recueil de travaux*, XXXII, p. 145-146) aux stèles nos 5 et 6 du Musée Calvet.

(3) L., *D.*, II, 22 *d*, 24, 45 *a*, etc.; à cette barque à rames unique correspond, dans ces différents exemples, une barque à voile, elle aussi unique (cf. p. 162, note 4). — Il est possible, au surplus, que les deux mythes n'aient pas été très nettement séparés à l'origine (cf., par exemple, une scène de *Dahchour*, 1895, pl. XIX, dans laquelle les deux barques mystiques paraissent naviguer à la fois à la voile et à la rame (?)).

(4) Cf. p. 162-163. — Sur les barques à rames du mastaba D 39, cf. p. 161, note 2.

(5) Cf. p. 165, note 6.

(6) L., *D.*, II, 22 *d*.

(7) L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. XXXVII.

mystiques[1]. Dans d'autres exemples, enfin, les barques représentées sont des barques mixtes, qui avancent à la voile et à la rame en même temps[2].

En dépit de ces anomalies, le but mystique du voyage est clairement attesté, pour toutes ces barques à rames, par la présence du défunt[3]. A ce point de vue encore, d'ailleurs, la comparaison avec les barques à voile est tout à fait convaincante. C'est ainsi que — comme on l'observait déjà à propos des barques abydéniennes[4] — le défunt, lorsque la représentation du voyage à Busiris ne comporte qu'une seule embarcation, se tient ordinairement debout, le bâton à la main, en avant de la cabine sous laquelle s'abrite son âme[5]; tandis que, lorsqu'il y a deux barques, il est, ou bien debout dans l'une et assis dans l'autre[6], ou bien debout dans l'une, et, dans l'autre, caché par la cabine[7].

(1) Mastaba D 3 (= MM, p. 180).

(2) Davies, *Akhethetep*, pl. IV (? — La représentation est très effacée). — Sur les barques mixtes de Dahchour (?), cf. p. 166, note 3.

(3) Il est vrai que les légendes dont ces barques sont quelquefois accompagnées indiquent, comme but du voyage, le [hiéroglyphes] (mastaba du Louvre), ou bien l'[hiéroglyphes] (MM, D 3), ou encore le [hiéroglyphes] (Idem, *ibid.*), c'est-à-dire précisément l'une des régions dans lesquelles sont déjà censées se rendre les barques à voile; on pourrait donc être tenté d'en conclure que le voyage mystique effectué par les deux catégories d'embarcations est le même dans les deux cas, c'est-à-dire que les unes et les autres se dirigent vers l'*Imnt-t*. En réalité, nous avons vu (cf. p. 146) que les expressions de ce genre ont un sens très large; à supposer, d'ailleurs, qu'elles se soient appliquées, au début, à la seule région d'Abydos, il est naturel qu'on les ait étendues à celle de Busiris, quand le dieu de cette dernière ville était devenu, lui aussi, un dieu des morts. Il faut noter enfin que le mot [hiéroglyphes], tout au moins (mot dont [hiéroglyphes] n'est qu'une variante — cf. Maspero, *Études égyptiennes*, I, p. 124, note 5), paraît convenir très bien au Delta, — et aussi qu'à propos d'une des deux barques du mastaba D 2 de Sakkârah (= MM, p. 176) le texte dit expressément *qu'elle redescend le fleuve et se dirige vers le nord* ([hiéroglyphes] — Mariette n'indique pas, malheureusement, si l'embarcation à laquelle se rapporte cette inscription est à voile ou à rames).

(4) Cf. p. 159.

(5) L., *D.*, II, 22 *d*, 45 *a*. — La cabine est si indistincte, dans l'embarcation unique figurée L., *D.*, II, 24, qu'on peut se demander si cette embarcation en comportait bien une en effet.

(6) *Dahchour* (1895), pl. XIX (? — contrairement à l'usage suivi dans les barques abydéniennes — (?) cf. p. 159 — il est ici assis dans la première barque, et debout dans la seconde); — *Ergänzungsband*, pl. XL, il se pourrait que le mort, qui est certainement debout dans la seconde barque, fût assis dans la première : mais la scène est beaucoup trop effacée pour qu'on puisse rien affirmer à cet égard.

(7) Mastaba du Louvre. — A noter les représentations exceptionnelles de L., *D.*, II, 43 *a* (le défunt ne figure dans aucune des deux barques), et de *Ergänzungsband*, pl. XXXVII (le défunt paraît bien être, dans chaque barque, debout au milieu de la cabine (?); mais la représentation est ici en très mauvais état).

β. — REPRÉSENTATIONS DE BARQUES À CARACTÈRE NON FUNÉRAIRE OU MYSTIQUE.

Indépendamment des scènes comportant des barques de caractère funéraire ou mystique[1], les tombes de l'Ancien Empire en retracent habituellement un certain nombre d'autres, empruntées à la vie de tous les jours, et dans lesquelles les bateaux occupent une place considérable, scènes de pêche[2] ou de chasse[3] dans les marais, représentations de joutes navales[4], expéditions de toute nature effectuées sur le fleuve ou sur les canaux[5]; il y a là tout un ensemble de documents pris sur le vif, et dont on comprend qu'ils soient extrêmement précieux pour l'histoire de la nautique égyptienne.

On pourrait même être porté à croire que ces représentations des barques que nous appellerons désormais *civiles* — par opposition aux barques divines ou royales, et aux barques funéraires ou mystiques — présentent, à cet égard, une importance bien plus considérable que les autres. Il n'en est rien, en réalité,

(1) Le départ entre ces deux catégories de barques est parfois très difficile à faire. C'est ainsi qu'à Deshasheh (*Deshasheh*, pl. XXVII) un panneau de bois trouvé auprès du sarcophage de la prêtresse d'Hathor [illegible] (panneau qui semble avoir joué un rôle analogue à celui des modèles qu'on déposait dans la tombe) porte la représentation de deux barques, l'une à voile, l'autre à rames, tournées en sens inverse, et contenant toutes deux le sarcophage abrité sous un dais. Il est probable que ces deux barques, dans lesquelles le défunt n'est pas visible, symbolisent, de façon assez maladroite, le voyage du corps et celui de l'âme, et que les thèmes du convoi funèbre et du convoi mystique sont ici confondus. Au surplus, cette tombe de [illegible] paraît dater d'une époque de transition (cf. plus bas **(40)**); c'est sans doute pour cette raison que la barque qui porte le corps n'est pas remorquée, et que celle qui porte l'âme porte en même temps un sarcophage.

(2) Cf. p. 188 et suiv., et p. 253.

(3) Cf. p. 195 et suiv., et p. 253.

(4) Cf. p. 201 et suiv.

(5) Les principales de ces expéditions paraissent avoir été des tournées d'inspection; on les figurait sur les murs de la chapelle funéraire pour rappeler le souvenir des inspections véritables que le propriétaire de la tombe — lequel était, à l'ordinaire, un fonctionnaire de rang élevé — avait accomplies de son vivant. — Par ailleurs, certaines représentations retracent peut-être des voyages d'agrément (? — cf. les exemples donnés par L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 27, et aussi (?) Daressy, *Le Mastaba de Mera*, p. 554); les voyageurs ont quelquefois à leur bord les ânes qui ont porté leur litière, ainsi que les chèvres et les vaches qui leur fournissaient du lait pendant le voyage (de Morgan, *Revue archéologique*, 3ᵉ série, t. XXIV (1894), p. 32 — *ap.* L. Klebs, *op. cit.*, p. 106). Parfois aussi (L., *D.*, II, 104 *b* — cf. L. Klebs, *op. cit.*, p. 107) des bateaux de charge amènent du bétail pour la boucherie; dans certains cas, il semble même que celui-ci continue à être engraissé en cours de route (Holwerda-Boeser, pl. XX — cf. L. Klebs, *op. cit.*, p. 106).

d'abord parce qu'elles sont beaucoup moins nombreuses que celles-ci[1], et aussi, et surtout, parce qu'on peut dire que, dans un certain sens, elles se confondent avec elles. Qu'il s'agisse en effet des barques civiles, ou des barques funèbres ou mystiques, les représentations que nous ont conservées les mastabas sont toutes des représentations à la fois funéraires et décoratives; c'est assez dire que ce double caractère, en les assujettissant à certaines lois, n'a pas dû manquer d'altérer quelque peu, le plus souvent, la physionomie véritable des modèles qu'elles s'attachaient à reproduire. A cet égard, comme toutes ont la même origine, elles ont aussi la même valeur; et les unes et les autres, en conséquence, appellent des réserves identiques.

La première, c'est que, de par la nature même de l'endroit où elles sont figurées, ces représentations, encore une fois, gardent toujours, par certains côtés, un caractère funéraire plus ou moins prononcé. Il en résulte que les embarcations reproduites dans les mastabas comportent habituellement certains détails typiques, une cabine d'une forme appropriée, par exemple, ou encore un équipage d'une composition spéciale. Le fait n'a pas besoin d'être démontré pour les barques qui symbolisent la procession funèbre ou le voyage à Abydos; mais celles dans lesquelles le mort, étant donné les occupations auxquelles il se livre, est, à n'en pas douter, figuré comme un vivant, donnent lieu aux mêmes observations. Dans l'un et l'autre cas, on éprouve sans cesse l'impression que ces diverses barques, pour inspirées qu'elles soient de modèles réels, ne copient pas cependant servilement ceux-ci, mais qu'elles doivent certainement en différer sur beaucoup de points.

Par ailleurs, comme à toutes les représentations des mastabas, cette destination funéraire des chapelles où on les rencontre a trop souvent imposé aux représentations nautiques un caractère de fixité et d'uniformité constantes, les a immobilisées dans des formules immuables et dans des redites perpétuelles : et cette circonstance encore n'est pas sans leur ôter beaucoup de leur prix. On sait que, suivant les idées égyptiennes, le seul fait de figurer un objet sur les parois d'une tombe avait pour résultat de conférer véritablement au propriétaire

(1) Cf. p. 144. — Il est assez malaisé, parfois, de décider si telles embarcations reproduites sur les parois d'un mastaba doivent être interprétées comme des barques funéraires ou religieuses, ou, au contraire, comme des barques civiles. Par exemple, les trois barques fragmentaires qui figurent au-dessous de la scène de pêche de *Sheikh Saïd*, pl. V, symbolisent peut-être le voyage à Abydos (le défunt, dans la première barque, est en effet debout devant la cabine, dans l'attitude habituelle); mais peut-être aussi (cf. Davies, *Sheikh Saïd*, p. 14) faut-il y voir une flottille effectuant une traversée qui n'a rien de mystique (à noter que la seconde des barques transporte, non pas le défunt, mais son fils aîné).

de cette tombe la possession de cet objet, et de lui assurer, du même coup, tous les avantages qui pouvaient résulter pour lui de cette possession; en ce qui concerne spécialement la navigation vers l'*'Imnt-t*, la représentation du voyage mystique de l'âme tenait certainement lieu à celle-ci de ce voyage lui-même. Elle ne pouvait lui en tenir lieu, toutefois, qu'à certaines conditions : le rite, ou simplement le symbole auquel correspondait la présence de ces barques mystiques ne produisaient leur plein effet que s'ils étaient résumés dans un certain nombre de pratiques matérielles, soigneusement réglées par la tradition, et observées scrupuleusement. Dès lors, il n'y a pas lieu de s'étonner que ce soient ces pratiques seules que l'on ait pris soin de mettre sous les yeux du défunt; puisqu'elles étaient pour lui d'une si grande importance, il est naturel qu'on ait tenu à les faire revivre, pour son plus grand profit, sur les murailles de sa chapelle. Mais il n'y a pas lieu de s'étonner non plus que la représentation en soit si souvent formulaire; c'était là, aux yeux des Égyptiens, la meilleure garantie de leur efficacité. De même que la statue de double, halée à la cordelle sur un traîneau, est ordinairement précédée, dans les représentations de funérailles, d'un prêtre qui, d'un geste toujours identique, découvre l'encensoir devant elle; ou de même que le sacrificateur détache l'épaule de la victime suivant un rite si immuable qu'il faut bien admettre que la valeur du sacrifice lui-même en dépendait; de même, l'âme du mort, suivant toute vraisemblance, ne retirait du voyage vers l'*'Imnt-t* un bénéfice certain que si la composition de la flottille était toujours essentiellement la même, si les barques s'en suivaient dans un ordre déterminé, si le mort ou les prêtres qui l'accompagnaient étaient figurés dans telle ou telle attitude conventionnelle, etc. Ce sont ces différents détails que les représentations des mastabas s'efforcent avant tout de nous rendre, et de la façon la plus minutieuse; or, ici encore, la plupart des barques civiles figurées dans ces représentations sont tout à fait comparables, à ce point de vue, aux barques funéraires ou mystiques, et ne reproduisent guère plus complètement que celles-ci, pour des raisons analogues, les véritables barques civiles de cette époque.

En un mot, la nécessité où ils se trouvaient de se conformer à certaines traditions, nées des croyances égyptiennes relatives à la vie d'outre-tombe, a conduit les artistes de l'Ancien Empire à traiter comme autant de poncifs — dont la valeur documentaire, en conséquence, se trouve singulièrement diminuée — non seulement les barques funéraires ou mystiques, mais aussi les autres. Il y avait là un thème qui leur était imposé, un cadre limité de façon si précise qu'ils auraient exposé le mort aux pires calamités s'ils s'étaient avisés d'en sortir. Quel-

quefois, cependant, pour se dédommager de cette contrainte, ils ont trouvé moyen de broder sur ce thème d'assez nombreuses variations, et de se mouvoir dans ce cadre avec une liberté et une aisance remarquables; très pareils, en cela, aux «imagiers» du moyen âge, ils se sont ingéniés, dans certains cas, à varier la forme de leur œuvre, faute de pouvoir en modifier le fond : ils ont déployé les ressources d'une imagination encore dans toute sa fraîcheur pour égayer un peu la monotonie du sujet qui leur était prescrit, et ils ont agrémenté celui-ci de tous les détails, amusants ou seulement pittoresques, que leur fantaisie pouvait leur inspirer[1]. Malheureusement, cette fantaisie même, quelquefois, n'est pour nous qu'une raison de plus de n'accorder qu'une confiance relative à leurs compositions. Un exemple très frappant à cet égard est fourni par trois barques de charge du tombeau de à Sakkârah[2]; à l'avant de chacune de ces barques, on remarque un bovidé couché, dont le cou est entouré d'un collier auquel sont attachées, dans l'un des cas, les quatre rames de l'embarcation. Si l'on prenait cette représentation à la lettre, on pourrait croire qu'elle nous fait connaître un mode de nage particulier à la Ve dynastie[3]; en réalité, il est plus vraisemblable qu'il y a là simplement une tradition d'atelier, ou, plus simplement encore, qu'il faut y voir le caprice individuel d'un artiste épris d'originalité, lequel aura imaginé ce moyen ingénieux de figurer des rames au repos[4]. — De même, il serait parfois dangereux de vouloir tirer des conclusions trop rigoureuses du nombre ou de la qualité des personnages représentés dans telles ou telles barques. Dans le grand bateau à voile du tombeau d' à Deshasheh, par exemple[5], on voit figurer un certain nombre de gens dont on ne saurait dire avec certitude s'ils font ou non partie de l'équipage. C'est d'abord, devant 'Intj, un «directeur des travaux (de la tombe)[6], (nommé) Dmḏ» ( ); devant 'Intj également, mais agenouillés, deux personnages, respecti-

(1) Cf., par exemple, les singes qu'on voit parfois se promener sur la vergue (Daressy, *Le Mastaba de Mera*, p. 547) ou gambader sur le toit de la cabine (J. de Morgan, *Dahchour*, 1895, pl. XIX; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI).

(2) L., *D.*, II, 62.

(3) Graser (*Das Seewesen der alten Ægypter*, p. 8-9) semble l'avoir cru en effet, puisqu'il s'est demandé si les rames ainsi disposées n'étaient pas réunies par une perche formant axe, que l'animal mettait en mouvement en montant le long d'un plan incliné; il est obligé de reconnaître, d'ailleurs, que le procédé témoignerait d'une technique beaucoup trop avancée pour l'époque.

(4) Cf. plus bas **(41)**.

(5) Petrie, *Deshasheh*, pl. VI.

(6) (?). — Le sens du titre est incertain — cf. plus bas **(42)**.

vement nommés ʾIpj et ʾInnfr, et dont le premier au moins est un scribe. C'est encore un homme assis, le dos appuyé contre la cabine; et c'est enfin «le chef des prêtres de double, le dévoué à. . . . . le directeur des travaux (de la tombe). . . . .[1]» ([hieroglyphs]), lequel est debout à l'arrière, occupé à manœuvrer la vergue. Il se pourrait que ces différents fonctionnaires n'eussent aucun rôle à jouer dans la conduite de la barque, et fussent là seulement, comme l'a suggéré Griffith[2], parce que tous ceux qui s'étaient trouvés mêlés, à un titre quelconque, à la construction ou au service de la tombe avaient voulu figurer dans les scènes reproduites sur les murs de celle-ci.

Encore une fois, des exemples de ce genre — et il serait facile de les multiplier[3] — prouvent que les représentations nautiques des mastabas, aussi bien les représentations de barques civiles[4] que les autres, ne sauraient, pour si précieuses qu'elles paraissent, être consultées que sous certaines réserves[5]. Force est bien de les utiliser telles quelles, puisqu'elles demeurent notre principale et presque notre unique source d'information pour l'époque des IVe-VIe dynasties; mais il ne faut pas oublier que les conclusions que l'on en tire n'ont jamais qu'une valeur d'interprétation. De ces conclusions, cependant, l'une, au moins, qui concerne la forme générale de ces barques, paraît tout à fait certaine. Cette forme est la forme à extrémités évasées : sur ce point, les monuments s'accordent pleinement avec les textes, et nous permettent de tenir pour assuré que, pendant toute la durée de la période memphite, les barques de particuliers, à la différence des barques de dieux et de rois[6], affectaient invariablement le type naqadien. Au contraire, d'autres généralisations seraient sans doute beaucoup plus hasardées. Comme toutes ces représentations nautiques conservent toujours le caractère de représentations avant tout funéraires, surtout, comme elles sont, par un contraste assez singulier, à la fois très formulaires et très libres, il est assez malaisé, encore une fois, de préciser jusqu'à quel point les rapprochements

(1) (?) — cf. la note précédente.

(2) *Deshasheh*, p. 42.

(3) Cf., par exemple, p. 205, note 1.

(4) Cf. p. 168.

(5) Le caractère véritable de ces représentations est quelquefois des plus malaisés à dégager : cf., par exemple, Daressy, *Le Mastaba de Mera*, p. 547 : «Mera est dans la cabine d'arrière, se préparant à dormir : il est déjà étendu sur son lit, et place le chevet sous sa tête». Étant donné que la légende est l'une des légendes habituelles du voyage mystique, on ne saurait dire avec certitude s'il s'agit là d'une scène purement réaliste, ou d'une scène présentant un caractère funéraire. Beaucoup d'autres prêteraient à des remarques analogues.

(6) Cf. p. 143.

qu'elles suggèrent avec les barques dont les Égyptiens devaient se servir réellement dans leur existence journalière sont légitimes ou non. Et pourtant l'assimilation de ces dernières barques à celles qui sont figurées sur les murailles des mastabas est en quelque sorte sous-entendue toutes les fois qu'on parle des bateaux égyptiens; elle a toujours été et sera toujours à la base de toutes les études de détail ayant ceux-ci pour objet. C'est précisément une telle étude qu'il nous faut aborder maintenant.

CHAPITRE II.

LES BARQUES «CIVILES» DES ANCIENS ÉGYPTIENS.

BARQUES EN PAPYRUS.

Graser[1] est le premier auteur, à notre connaissance, qui ait essayé de classer méthodiquement les barques des anciens Égyptiens. Il répartit ces barques entre cinq catégories, savoir :

1° les petites barques (classe A);

2° les barques fluviales de charge, ordinairement dépourvues de gréement (classe B);

3° les barques fluviales plus grandes, à la fois barques de voyage et barques de charge, avec ou sans système régulier de rames (classe C);

4° les barques munies d'un gréement (classe D);

5° les barques de la mer Rouge (classe E)[2].

Une telle classification présente, entre autres défauts, celui de ne pas tenir compte de la matière dont étaient faites les barques égyptiennes. Le trait qui frappe dès l'abord, en effet, lorsqu'on étudie ces barques, c'est que les unes sont en papyrus, et que les autres devaient être en bois; telles sont donc les deux grandes classes, à ce qu'il semble, qu'il y a lieu de distinguer avant tout, et la classe des barques en papyrus est évidemment celle qu'il convient d'étudier la première.

[1] Graser, *Das Seewesen der alten Ægypter*, dans Dümichen, *Resultate...*, p. 1-27. — L'ouvrage constitue avant tout une étude comparative des nautiques égyptienne et grecque; l'auteur paraît avoir eu principalement pour but de démontrer que les plus anciennes embarcations de l'Égypte comportent déjà — réalisés seulement de façon plus simple — la plupart des dispositifs qui caractériseront plus tard les bateaux grecs.

[2] Suivant Graser, les barques de la classe E n'apparaissent pas sur les monuments avant le Nouvel Empire; le même auteur semble croire, au surplus, que, jusqu'à cette époque, il n'y a pas de différences essentielles entre les bateaux de mer et les bateaux de rivière (*Das Seewesen der alten Ægypter*, p. 3. — Sur ces questions, cf. plus bas (**43**)).

§ 1. — CONSTRUCTION DES BARQUES EN PAPYRUS.

Les barques de papyrus, nous l'avons vu, représentent le type de flotteur le plus anciennement utilisé dans la vallée du Nil[1]. D'autre part, il résulte du témoignage des monuments, joint à celui des écrivains, que ce type s'est conservé presque sans altération pendant toute la durée de l'histoire de l'Égypte; un passage, cité plus haut, de l'*Histoire naturelle* de Pline[2] est particulièrement important à cet égard, et prouve que les barques de papyrus n'ont jamais cessé d'être les barques égyptiennes par excellence.

Il est regrettable seulement que les très nombreuses représentations que l'on en rencontre, non seulement aux époques prédynastique et thinite[3], mais encore sous l'Ancien Empire, ne permettent pas de préciser le sens exact du texte de Pline «Vitiles..... fiunt : in Nilo ex papyro, et scirpo, et arundine». Faut-il entendre par là que les Égyptiens comprenaient, sous l'appellation très générale de «barques de papyrus», d'abord des barques faites de papyrus proprement dits, puis d'autres barques faites de joncs[4], enfin d'autres encore faites de roseaux? ou bien la phrase signifie-t-elle que les barques de papyrus étaient constituées par les tiges réunies de ces trois sortes de plantes? Il est évident que cette dernière interprétation est la plus plausible, et que le terme «papyrus», comme nous avons eu déjà l'occasion de le noter[5], doit recevoir ici une acception très large; mais enfin, dans les scènes de cueillette dont la représentation accompagne assez souvent celle de la construction des barques[6], les plants arrachés et emportés par les ouvriers sont toujours des plants de papyrus proprement dits.

Ces scènes de construction elles-mêmes ne nous renseignent qu'assez imparfaitement sur la façon dont étaient assemblées ces barques de papyrus. Les embarcations naqadiennes, nous le savons, étaient des radeaux plats sans quille,

[1] Cf. p. 5 et p. 13 et suiv.

[2] VII, 57 (cf. p. 4, note 1).

[3] Cf. p. 13 et suiv.

[4] Loret (*Recueil de travaux,* XIII, p. 201) pense qu'avec les tiges de la plante d'eau — dans laquelle il voit un jonc ou un roseau analogues au souchet — «on confectionnait de toutes petites barques, employées dans les cérémonies du culte», sortes de «diminutifs» des bateaux en *Cyperus Papyrus* qui circulaient sur les canaux du Delta.

[5] Cf. p. 3-4.

[6] L., *D.*, II, 12 *d;* Dümichen, *Resultate...*, I, pl. VIII = *Ptahhetep*, pl. XXIII (cf. Maspero, *Études égyptiennes*, I, p. 105, et note 1).

allant en se rétrécissant à l'avant et à l'arrière, et munis, sur tout leur pourtour, d'un bordage plus ou moins surélevé : fond et bordage en étaient constitués par des papyrus et des joncs fortement serrés et liés de place en place par des cordes[1]. Or, il semble bien que cette technique primitive très simple soit encore celle de l'Ancien Empire; c'est la seule, en tout cas, que l'on puisse déduire des représentations monumentales de cette époque, lesquelles ne nous font jamais assister, au surplus, à la confection des lits de roseaux dont la superposition constituait le radeau[2], mais nous montrent seulement le serrage et la ligature de ces roseaux. Parmi ces représentations[3], les plus caractéristiques sont les suivantes :

Petrie, *Medum*, pl. XXIII (tombe de , IVe dynastie). — Deux hommes sont en train de lier le milieu et l'arrière (?) d'une embarcation, dont une partie seulement subsiste. Le premier est à demi renversé sur l'une de ses jambes repliées; de l'autre jambe, il prend un point d'appui sur l'embarcation elle-même, à un endroit où il vient de faire un nœud, et serre celui-ci de toutes ses forces en tirant avec ses deux mains sur les deux extrémités de la corde. Le second est debout, et paraît occupé à attacher un lien autour de l'arrière (?), qu'un troisième personnage, faisant office d'accore[4], soutient sur ses reins et sur son dos; la légende qui accompagnait cette scène est mutilée, et se réduit au seul mot (←).

L., *D.*, 12 *b* (tombe de à Gizeh, IVe dynastie). — La représentation, qui est ici complète, comporte trois personnages[5], respectivement occupés à lier

[1] Cf. p. 14-15.

[2] Peut-être cette phase de l'opération est-elle figurée par les bottes de papyrus que les ouvriers, dans les scènes de cueillette, emportent du marais après les avoir liées (cf., par exemple, Dümichen, *Resultate...*, pl. VIII — sur ces scènes, cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 100; quelques légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 39); peut-être même faut-il en conclure que ces bottes étaient utilisées telles quelles (cf. p. 182).

[3] On en trouvera la liste complète dans L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 101-102; quelques légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 39.

[4] Son rôle ne se borne pas, d'ailleurs, à étayer l'extrémité de l'embarcation, afin de faciliter le travail de l'homme en train de faire la ligature; il consiste encore à surélever l'arrière (?), de façon à donner à celui-ci l'inclinaison qu'il devra conserver par la suite.

[5] Le premier est agenouillé face à l'avant; il tourne le dos aux deux autres. L'homme du milieu est debout; celui qui travaille à l'arrière est assis sur une de ses jambes repliées, et s'arc-boute sur l'autre.

l'avant, le milieu et l'arrière. A cet effet, ils ont noué autour de l'embarcation [1], chacun en un point différent, une corde dont l'extrémité vient retomber par-dessus leur épaule; et, tandis qu'ils retiennent d'une main cette extrémité, ils tirent fortement, de l'autre, sur la corde elle-même, afin d'en mieux serrer le nœud. L'embarcation est étayée aux deux bouts par deux accores, lesquels sont vraisemblablement en bois; l'arrière seul est relevé. — Aucune légende.

Holwerda-Boeser, *Beschreibung... in Leiden*, pl. XIV (= MM, D 60 [2] — tombe de Ỉḫwt-ḥtp-ḥr à Sakkârah, Ve dynastie). — Cette représentation ne diffère guère de la précédente que par les attitudes des trois ouvriers. Deux d'entre eux ont en effet un pied posé sur le sol (c'est assez dire que nous avons affaire ici à des embarcations très basses); et, de l'autre, ils appuient, pour le serrer, sur le nœud d'une corde dont ils tirent en même temps à deux mains les extrémités. Le troisième ouvrier, agenouillé à même la barque [3], est figuré, semble-t-il, au moment où il est en train de couper ce qui dépasse de la ligature qu'il vient de terminer. — Légende : (→) [hieroglyphs] [4].

Davies, *Akhethetep*, pl. XIII (Sakkârah, Ve dynastie). — Nous assistons, cette fois, à deux phases successives de la construction, lesquelles sont figurées par deux barques différentes. La barque de droite, que trois hommes sont en train de lier, ne présente aucun détail nouveau; dans celle de gauche, au contraire, l'un des ouvriers est occupé, non pas à tirer sur une corde comme ses deux compagnons, mais à frotter, à ce qu'il semble, l'embarcation avec un objet en forme de segment de cercle (?), qu'il paraît manier à deux mains. L'arrière du bateau de gauche est soutenu par deux accores; l'avant n'en est pas étayé, non plus que l'arrière du bateau de droite [5]. — Légende : (→) [hieroglyphs] [6].

[1] La corde maniée par l'ouvrier d'arrière ne passe pas, en réalité, sous la coque, mais, par suite d'une négligence de dessin, semble seulement attachée dessus.

[2] C'est la scène que Mariette (MM, p. 345) décrit ainsi : «Barque tirée à terre, et qu'on lie à un poteau».

[3] C'est l'ouvrier du milieu.

[4] Les signes [hieroglyph] ne font évidemment pas partie de la légende. On trouve souvent des rouleaux de corde de ce type représentés dans les scènes de construction de barques, où ils ont sans doute la valeur de rouleaux de rechange, mis à la disposition des ouvriers (cf., par exemple, *Akhethetep*, pl. XIII; *The Ramesseum*, pl. XXXII; *Deshasheh*, pl. V, etc.).

[5] L'avant de ce dernier bateau a disparu.

[6] Les quatre rouleaux de corde qui accompagnent la légende ne font pas partie de celle-ci (cf. la note 4).

Quibell, *The Ramesseum*, pl. XXXII (= Davies, *Ptahhetep*, pl. XXV et XXVI = Dümichen, *Resultate...*, pl. VIII — tombe de Ptaḥ-hotep à Sakkârah, Ve dynastie) (fig. 46). — Cette représentation nous montre, soit la construction de trois barques, soit, plus vraisemblablement, trois moments différents de la construction d'une même barque. De toutes façons, il s'agit d'embarcations affectant des



Fig. 46. — Trois phases de la construction d'un radeau de papyrus — tombeau de Ptah-hotep, Ve dynastie (Davies, *Ptahhetep*, pl. XXV-XXVI).

dimensions plus considérables que les précédentes, et comportant, pour cette raison, quatre ouvriers chacune au lieu de trois. Ceux-ci, dans les barques de droite et de gauche, lient les bottes de papyrus; au contraire, dans la barque du milieu, un seul est employé à cet office; des trois autres personnages, l'un est debout, et ne paraît pas prendre sa part de la besogne générale [1] : les deux derniers frottent la barque avec un objet [2] certainement analogue, quant à sa destination, à celui qu'on relève déjà dans le tombeau de Akhout-hotep, mais dont la forme, au lieu d'être semi-circulaire, rappelle, dans l'un des cas, celle d'une boule, et, dans l'autre, celle d'un œuf. Ces deux ouvriers manient cet objet de la main droite; de l'autre main, l'un d'eux tient l'extrémité d'un lien [3], tandis que son compagnon se sert d'une sorte de bâton long comme d'un ciseau, et l'enfonce, à ce qu'il semble, entre deux tiges ou entre deux bottes de papyrus.

Si, comme il est probable, les trois barques figurées ici n'en font en réalité qu'une seule, les trois opérations représentées seraient donc la ligature de la coque, une opération annexe nécessitant l'emploi d'un instrument qui reste à déterminer, enfin la ligature du bordage. C'est à cette dernière besogne, en effet, que paraissent se livrer les ouvriers du bateau de droite, bien que l'un d'eux appuie son pied sur un lien passé en dessous de la coque. Au surplus, les cordes jouent dans toute cette scène un rôle si prépondérant que l'artiste a cru

[1] Il est probable, en réalité, qu'il retient par le bras son père assis devant lui (cf. p. 180, note 3).

[2] L. Klebs (*Die Reliefs*, p. 102) interprète cet objet comme une pierre avec laquelle les ouvriers aplatissent les ligatures en frappant dessus.

[3] ? — Cf. la note précédente.

devoir montrer, non seulement l'usage qu'on en faisait, mais encore, dans une représentation accessoire, la façon dont on les fabriquait[1].

C'est aussi à des travaux de corderie ou de ligature que se rapporte la plus grande partie des légendes qui surmontent les barques[2]; même les mots — qu'on lit entre l'embarcation de gauche et celle du milieu, et dont le sens est assez obscur[3] — ne semblent pas avoir trait à l'une des phases de la construction.

Les trois barques sont étayées chacune par deux accores; les accores de la barque de droite paraissent être constitués par des bottes de papyrus[4].

Petrie, *Deshasheh*, pl. V (tombe de , Ve dynastie). — Représentation en assez mauvais état d'une barque construite par les trois ouvriers habituels[5]. Deux d'entre eux, assis respectivement à l'avant et à l'arrière, sont en train de lier les bottes de papyrus avec des cordes; quant à l'ouvrier du milieu, il était sûrement occupé à frotter le fond de l'embarcation, mais l'instrument dont il se servait à cet effet n'est plus visible. Un enfant (?) est assis sous l'arrière de la barque, et tient une corde entre ses mains : c'est le seul détail nouveau qu'on puisse relever dans cette représentation peu intéressante. — Pas d'accores. Aucune légende.

Davies, *Sheikh Saïd*, pl. XII (tombe de , Ve dynastie). — Il n'y a que peu de chose à tirer de cette scène, qui semble cependant assez développée au premier abord. Tout au plus, peut-on noter que les quatre barques qui la com-

[1] «Un homme accroupi tisse la corde, qu'un enfant tient tendue à mesure que l'ouvrier la fait, puis la dispose en rouleaux de différentes formes» (Maspero, *Études égyptiennes*, I, p. 105).

[2] Ces légendes ont été traduites par Maspero (*Études égyptiennes*, I, p. 105) et par Griffith (dans Quibell, *The Ramesseum*, p. 28-29, et dans Davies, *Ptahhetep*, p. 10).

[3] Maspero (*op. cit.*, p. 106) traduit : «Construis ça!» et ajoute en note : «Le calembour doit rouler sur les sens nombreux de la racine . La scène a pour titre .» — Griffith (*The Ramesseum*, p. 28) propose les deux sens «Kindly protect these things for me», ou «Kindly help me in this»; il met la phrase dans la bouche de l'ouvrier assis à l'arrière de la barque du milieu, et pense qu'elle est adressée par lui à son fils, lequel, placé debout derrière lui, le retient par le bras pour l'empêcher de glisser. — Cette hypothèse permettrait alors de traduire : «C'est très bien ainsi, c'est parfait» (mot à mot : «Profitable (est) cela, (c'est) parfait»), à moins que le mot *mnḫ* ne doive être interprété ici comme un terme technique (sur le sens de ce terme, cf. p. 243).

[4] Ils présentent en effet les mêmes ligatures que l'embarcation elle-même. — Au contraire, les accores des deux autres barques sont sans doute des étançons de bois.

[5] A droite de cette barque il y en avait une seconde, dont l'arrière seul subsiste.

posent (il s'agit bien cette fois de quatre barques distinctes) ne comportent chacune que deux ouvriers au lieu de trois, et qu'elles sont étayées, non seulement par un ou deux accores, mais quelquefois aussi (première barque à droite et troisième barque) par la réunion d'un accore et d'une sorte de billot rond, lequel joue le rôle d'un véritable tin. Dans ce dernier cas, accore et billot soutiennent l'arrière de l'embarcation.

Avant tout, l'artiste de Sheikh Saïd paraît s'être préoccupé de varier les attitudes des hommes occupés à lier les bottes de papyrus. Les uns, de toutes leurs forces, s'arc-boutent par terre sur un pied, d'autres prennent avec leur genou un point d'appui sur la barque elle-même; quelques postures sont d'ailleurs tout à fait forcées, et l'ouvrier n'aurait pu les prendre sans tomber presque sûrement[1].

Légende : (→) .

L., *D.*, II, 106 *a* (tombe n° 2 de Zaouiyet el-Meitîn, VIe dynastie). — Une barque et la moitié d'une autre; dans chacune d'elles, deux ouvriers en train de lier les bottes. Debout en dehors de la barque de droite, un homme élève à deux mains l'avant de celle-ci, à la fois pour suppléer à l'absence d'accore, et pour faciliter le travail du compagnon assis en face de lui; entre les pieds d'un des ouvriers de la barque de gauche, on aperçoit, posé à même l'embarcation, un objet lenticulaire qui, si on le compare aux objets analogues des représentations précédentes, devait servir à frotter la coque. — Légendes :

a) au-dessus de la barque de droite : (→) ;

b) au-dessus de la barque de gauche : (→) .

L'étude comparative de ces différentes scènes — auxquelles on pourrait ajouter encore la représentation de L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. XX — permet de se représenter, d'une façon suffisamment exacte, la construction d'une barque de papyrus. On voit que l'opération comprenait trois phases principales :

a) *Fabrication proprement dite de la barque, ou plus exactement du radeau.* — Pour n'être jamais figurée sur les monuments[2], cette phase de la construction

[1] Cf. surtout la posture de l'homme agenouillé à l'arrière de la troisième barque.

[2] Cf. p. 177.

n'en est pas moins assez facile à reconstituer. Très vraisemblablement, on utilisait les bottes de papyrus telles qu'elles arrivaient du marais[1]; on en coupait seulement les fleurs (sauf celles des bottes de proue et de poupe, qu'on laissait, au contraire, dépasser dans certains cas[2]), et on les disposait à la suite et à côté les unes des autres sur l'étendue nécessaire. Il est probable, d'ailleurs, que cette juxtaposition s'effectuait sur un châssis plus ou moins rudimentaire, fait de branchages entre-croisés; comme, d'autre part, on n'aurait jamais, en la continuant, abouti qu'à un radeau plat, on devait entourer le fond ainsi constitué, lorsqu'on jugeait qu'il avait atteint les dimensions voulues, d'une ceinture, soit de piquets de bois, soit de branches très flexibles, qu'on enfonçait de distance en distance dans les bottes de papyrus[3]. Ces piquets ou ces branches servaient ensuite d'étais à d'autres bottes, qu'on superposait de façon à constituer la muraille; c'est toujours, on le voit, le procédé de l'époque préhistorique[4], avec cette seule différence que la muraille, dans les embarcations memphites, paraît avoir été construite en même temps que le fond, tandis que, dans les embarcations naqadiennes, elle était probablement rapportée[5].

b) *Serrage et ligature des bottes de papyrus.* — Lorsque les murailles étaient élevées, on en réunissait les deux parois, à l'avant et à l'arrière, en une paroi unique, puis, dans la cavité ainsi formée, on étageait de nouvelles assises de papyrus jusqu'à ce que le niveau de ces assises vînt affleurer le niveau supérieur de la muraille elle-même[6]; on obtenait de la sorte une masse à peine dégros-

(1) Cf. p. 177, note 2.

(2) Cf. p. 222, note 3. — Il y avait là un tour de main assez analogue à celui par lequel, de nos jours encore, les couvreurs en chaume font les pignons des meules de blé.

(3) Ou peut-être utilisait-on les traverses du châssis de fond, auxquelles on avait préalablement pris soin de donner des dimensions suffisantes pour pouvoir en faire déborder les extrémités de la hauteur nécessaire.

(4) Cf. p. 15.

(5) *Ibid.*

(6) En d'autres termes, les flotteurs improprement appelés «barques de papyrus» n'étaient, en réalité, que des radeaux à extrémités relevées. Ils pouvaient être plus ou moins épais, et, par conséquent, plus ou moins hauts sur l'eau, mais ils étaient forcément pleins; il est bien difficile de les imaginer autrement. Des murailles de roseaux, si solides qu'on les suppose, n'auraient pu, en effet, résister à la poussée de planches formant pont; et, cependant, le profil des barques de papyrus est trop caractéristique, dans les représentations, pour qu'on puisse croire que ces barques ne sont pas vues latéralement, mais que les artistes égyptiens ont seulement voulu en projeter le fond horizontal dans un plan vertical. Puisque nous avons bien affaire à des murailles, il faut donc que ces pseudo-barques aient été des radeaux pleins : et l'espèce de pont dont on les voit quelquefois surmontées

sie, à laquelle il fallait ensuite donner, par le serrage, une forme définitive[1]. — Ici encore, la technique paraît avoir été la technique préhistorique, celle dont l'auge en albâtre trouvée dans une des tombes royales d'Abydos[2] nous offre déjà l'exemple. On liait tout d'abord le fond et les murailles autour de leurs châssis respectifs[3]; puis, quand on avait disposé en nombre suffisant les bottes de remplissage, on assujettissait le tout au moyen de cordes, qu'on passait sous les extrémités et sous la coque, et qu'on serrait ensuite plus ou moins fortement. Chaque corde faisait ainsi tantôt deux fois[4], tantôt trois[5] le tour de toute la largeur de la barque : la façon dont ces ligatures doubles ou triples sont figurées, sur les monuments, à intervalles réguliers, donne d'ailleurs à penser qu'elles correspondaient aux étais des murailles, et devaient servir à les masquer.

C'est toujours à cette dernière partie de l'opération que nous font assister les représentations de l'Ancien Empire. La muraille est supposée terminée (bien qu'on ne distingue jamais, comme dans l'auge d'Abydos, les assises successives qui la constituent); et les ouvriers — au nombre de deux, trois, ou quatre, suivant l'importance de la barque[6] — procèdent au serrage définitif de l'ensemble. Entièrement nus ou vêtus d'une *šndw-t*, debout, assis, ou agenouillés, ils prennent les poses les plus variées pour accomplir une besogne qui, elle, ne varie pas; inlassablement, ils entourent d'une ceinture de ligatures parallèles l'embarcation qu'on voit pour ainsi dire prendre forme sous leurs mains. — L'amincissement des extrémités était obtenu en serrant davantage les ligatures de l'avant et celles de l'arrière; on étayait ensuite ces extrémités au moyen d'accores, qui leur donnaient la surélévation et la courbe voulues[7]. D'autre part, il est probable que les nœuds de chaque groupe de ligatures étaient le plus

(cf. p. 229-230) n'était, dès lors, qu'une planche posée à même les bottes de papyrus. — Sur cette question, cf. aussi p. 226, note 1.

(1) La flottabilité de cette masse dépendait du rapport de l'épaisseur à la longueur; et l'expérience avait sans doute enseigné de bonne heure aux Égyptiens quel devait être ce rapport.

(2) Cf. p. 14, note 2, et p. 15.

(3) On faisait passer les liens à la fois autour des bottes de papyrus et autour des branches servant d'étais à celles-ci — cf. p. 15.

(4) L., *D.*, II, 12 *b*; *The Ramesseum*, pl. XXXII; *Deshasheh*, pl. V, etc.

(5) *Akhethetep*, pl. XIII; Holwerda-Boeser, pl. XIV, etc. — Quelquefois les ligatures ne sont pas représentées (*Medum*, pl. XXIII; L., *D.*, II, 106 *a*, etc.).

(6) Cf. p. 177 et suiv. — L., *D.*, II, 106 *a*, l'un des ouvriers est en dehors de la barque.

(7) Les accores — au moins les accores d'arrière — sont de règle sous la Ve dynastie (les barques du tombeau d'[…] à Deshasheh en sont cependant dépourvues); au contraire, on ne les relève ni à Meidoum (IVe dynastie), où c'est un des ouvriers qui soutient sur son dos l'extrémité de la barque, ni à Zaouiyet el-Meitîn (VIe dynastie), où cette extrémité est étayée à la main.

souvent arrêtés au-dessus de la barque, en un point quelconque de la surface horizontale faisant office de pont[1]; mais, parfois aussi, on les arrêtait de côté, en haut de la crête de la muraille. Ils formaient alors, au-dessus de cette dernière, une succession de saillies qu'il suffisait ensuite de réunir les unes aux autres pour constituer une sorte de plat-bord[2]; dans quelques représentations, celui-ci est figuré par une simple ligne, mais n'en est pas moins reconnaissable[3].

c) *Calfatage de l'embarcation.* — La barque une fois liée, il restait encore à la rendre aussi imperméable que possible[4]; c'est évidemment à quoi s'emploient les hommes qui ne sont pas occupés à faire des ligatures : et l'objet assez énigmatique qu'ils tiennent tantôt dans l'une de leurs mains[5], tantôt dans les deux à la fois[6], doit être, en conséquence, interprété comme un tampon de calfatage. Ce tampon, qui, dans la réalité, était sans doute fait de corde, se présente habituellement sous l'aspect d'une sorte d'éponge, de forme et de dimensions variées. L'ouvrier ne se contentait pas d'en frotter la surface de l'embarcation; il écartait légèrement les bottes de papyrus, au moyen d'une tige de bois (?) formant ciseau, et faisait ainsi pénétrer dans les interstices la substance destinée à donner à la barque l'étanchéité souhaitée[7].

Quelle était cette substance? Une résine, vraisemblablement, ou bien une matière bitumineuse, ou, peut-être encore, un composé de l'une et de l'autre[8]. Les légendes dont s'accompagne parfois la construction des radeaux de papyrus devraient permettre de répondre à cette question; on n'y relève jamais, malheureusement, que deux mots, toujours les mêmes, dont il est certain que ce sont des termes techniques, mais dont la signification exacte est difficile à préciser.

Ce sont les mots [hiéroglyphes] (var. : [hiéroglyphes]) et [hiéroglyphes]. Le premier se rencontre, soit seul, soit suivi du second, lequel, de son côté, est déterminé quelquefois par une barque. Si ces deux termes — comme l'idée en vient d'abord à l'esprit — servaient à désigner l'opération du serrage et celle du calfatage, l'ordre dans

(1) Au mastaba de Leyde, l'attitude de l'ouvrier occupé à égaliser les branches du nœud qu'il vient de faire (Holwerda-Boeser, pl. XIV — cf. p. 178) paraît très convaincante à cet égard.

(2) Cf. *The Ramesseum*, pl. XXXII, 1re barque de droite.

(3) *Ibid.* (les deux autres barques).

(4) Cette imperméabilité devait d'ailleurs être toute relative; cf. p. 230.

(5) *The Ramesseum*, pl. XXXII (barque du milieu).

(6) *Akhethetep*, pl. XIII; *Deshasheh*, pl. V.

(7) *The Ramesseum*, pl. XXXII (barque du milieu).

(8) Il est donc probable que la matière employée, quelle qu'elle fût, devait être importée de la Syrie méridionale.

lequel ils se suivent lorsqu'on les rencontre ensemble[1] donnerait à penser que *šp* s'applique spécialement à la première de ces opérations, et *šmḥ* à la seconde. La légende [hiéroglyphes], écrite à Meidoum au-dessus d'une scène de ligature[2], ne peut, d'ailleurs, que confirmer l'une au moins de ces hypothèses; aussi comprend-on que Breasted[3] se soit élevé contre la traduction «*naviguer*» proposée par Maspero pour le verbe [hiéroglyphes][4], et qu'il lui ait substitué celle de «*construire une barque*»[5], laquelle paraît convenir beaucoup mieux, en effet, dans un très grand nombre de cas. Il est peu probable, cependant, que telle soit bien la signification primitive du mot, car le déterminatif le plus habituel du verbe *šp* paraît n'être qu'une forme du signe [hiéroglyphe][6]. Or, ce dernier, comme on sait, se rencontre, dans les papyrus médicaux en particulier, à la fois sous forme d'idéogramme — avec les deux valeurs «*mettre un cataplasme*» et «*embaumer*» — et, comme déterminatif, après les mots exprimant les idées de graisse, de sécrétion, et, d'une manière générale, de substances mal odorantes[7] : le signe [hiéroglyphe] doit donc, vraisemblablement, avoir une signification analogue. De fait, figuré de la façon la plus réaliste, il sert, dans les textes des Pyramides, à déterminer le mot [hiéroglyphes] «*ordure, excréments*»[8]; et Griffith a pu y voir une sorte de représentation conventionnelle de la boue et du fumier[9]. Il y a donc tout lieu de croire que le verbe [hiéroglyphes], en langage nautique, veut dire «*calfater une barque*», soit avec

(1) *Akhethetep*, pl. XIII; L., *D.*, II, 106 *a*.

(2) *Medum*, pl. XXIII — cf. aussi *The Ramesseum*, pl. XXXII : [hiéroglyphes] «action de tresser les cordes du *šp* (c'est-à-dire, destinées à l'opération *šp*?)». A propos de ce passage, Maspero (*Études égyptiennes*, I, p. 105, note 2) rapproche le mot *šp* du copte ϲⲉⲛⲧⲓ = *linum*, tout en reconnaissant que ce dernier sens n'est rien moins que prouvé; en réalité, cette traduction «lin, chanvre» du mot [hiéroglyphes] — laquelle est aussi la traduction adoptée par Brugsch, *Wörterbuch*, p. 742; cf. encore Erman, *A. Z.*, XXXI, p. 79 — paraît impossible, car, malgré les apparences, le déterminatif [hiéroglyphe] ne saurait sans doute être considéré comme une fleur (cf. plus bas).

(3) *P. S. B. A.*, 1901, dernière note de la page 238.

(4) A propos d'un passage de l'inscription d'Wnj, l. 44 (cf. p. 130, note 1), et aussi de certains passages des textes des Pyramides (*e. g.* P 418 = M 599, et P 421 = M 603).

(5) D'après le même auteur (*J. E. A.*, IV, p. 176), le verbe *šp* signifie *lier*, et s'appliquait originairement à la construction des embarcations de papyrus; il s'est ensuite appliqué, par analogie, à celle des barques en bois.

(6) Les deux signes, distincts en hiératique, s'échangent sans cesse dans l'écriture hiéroglyphique (Griffith, *ap.* Davies, *Ptahhetep*, p. 36).

(7) Griffith, *Hieroglyphs*, p. 63 et fig. 55.

(8) W 189; N 600, etc. (cf. Maspero, *Les Inscriptions des Pyramides de Saqqarah*, p. 97, note 2).

(9) *Ptahhetep*, loc. laud. (et fig. 385).

de la terre, comme le suggère Griffith[1], soit plutôt avec du bitume fondu : l'idée d'une substance à moitié liquide, employée à chaud et dégageant une odeur forte, s'accorde on ne peut mieux, en tout cas, avec le déterminatif du mot[2].

Le mot *śmḥ*, au contraire, paraît se rattacher à une racine * « *entourer, lier* » — elle-même dérivée, peut-être, d'une racine *mḥ* « *lin, chanvre* »[3] — qui a donné, par ailleurs, les formes , « *bandeau* » (copte ⲙⲁϩⲉ)[4], « *lien, bandage* »[5], etc.; il devait donc, au moins à l'origine, s'appliquer spécialement au serrage des bottes, et la légende du tombeau de Akhout-hotep ne fait sans doute qu'appuyer encore sur cette idée, en précisant la matière dont étaient faits les liens qui servaient à l'opération[6]. Bien plus, celle-ci était considérée comme caractérisant si essentiellement la construction des barques de papyrus, que le terme par lequel on la désignait a fini par être employé pour désigner ces barques elles-mêmes, et que, sous la VIe dynastie tout au moins, le mot *śmḥ*, suivi du déterminatif de la barque, signifie *barque de papyrus* : l'une des légendes, , qu'on relève à Zaouiyet el-Meitîn, ne permet aucun doute à cet égard[7].

A la prendre littéralement, cette légende devrait donc se traduire « action de *calfater* la barque de papyrus »; il est probable qu'il faut lui donner, en réalité, un sens plus général, et traduire « *construction* d'une barque de papyrus ». Des exemples cités plus haut[8] il résulte en effet que le mot *śp*, s'il n'a jamais perdu entièrement son sens originel (puisqu'on le rencontre encore, avec ce sens, sous la Ve dynastie[9]), a dû cependant, de très bonne heure, recevoir en même temps une acception plus large (puisqu'il comporte déjà cette acception à la fin de la

(1) *Ptahhetep*, p. 36.

(2) Ce déterminatif paraît en effet représenter un récipient à anse double, dont la partie supérieure (assez exactement traitée, dans certains cas — *e. g. The Ramesseum*, pl. XXXII — comme la flamme de la cassolette) figurerait un liquide fumant.

(3) Brugsch, *Wörterbuch, Supplément*, p. 633.

(4) Idem, p. 691, et *Supplément*, p. 632.

(5) Idem, *Supplément*, p. 632.

(6) *Akhethetep*, pl. XIII. — L'ensemble de la légende signifierait donc « action de calfater (la barque, après l'avoir) liée avec des (cordes) de lin (?) ». Davies (*Akhethetep*, p. 16) propose au contraire la traduction « Building a boat in the papyrus beds (?) », laquelle donne un sens assez différent au mot , et fait de *śmḥ* un substantif voulant dire *barque* (sur cette dernière acception, cf. la note suivante, et la note 3 de la page 187).

(7) L., *D.*, II, 106 *a*. — La *śmḥ* est donc proprement « *la* (*barque*) *liée* » (cf. p. 187, note 3). On la trouve mentionnée encore *Pépi*, 421-422, et M. M., p. 210 (= D 15).

(8) Cf. p. 185, notes 1 et 2.

(9) *Akhethetep*, pl. XIII.

IVe dynastie[1]). En d'autres termes, de la signification « *calfater* » il est passé assez vite à celle de « *construire*[2] », tandis que le mot *śmḥ*, de son côté, prenait une valeur purement substantivale[3]; et, pour l'un et l'autre mot, c'est le sens le plus général, comme il arrive souvent, qui l'a emporté à la longue.

§ 2. — UTILISATION DES BARQUES EN PAPYRUS.

Une fois liées solidement et imperméabilisées tant bien que mal, les barques de papyrus constituaient des flotteurs à la fois très peu coûteux et très commodes; et l'on ne doit pas s'étonner si les Égyptiens les ont employées à des usages aussi variés que nombreux. La question reste douteuse, il est vrai, de savoir s'ils s'en servaient de façon habituelle pour naviguer sur le Nil[4]; en revanche, les représentations des mastabas prouvent surabondamment qu'ils les utilisaient, on pourrait presque dire à l'exclusion de tout autre mode de transport[5], lorsqu'il leur fallait traverser les marécages qui devaient couvrir encore, à cette époque, une grande partie du sol de l'Égypte, comme aussi les canaux qui servaient de déversoirs à ces marécages. A ce titre, les barques de papyrus sont l'accessoire obligé des scènes de pêche et de chasse, ainsi que des scènes qui figurent, soit des joutes sur l'eau, soit, d'une façon générale, des épisodes quelconques de la vie au marais ou sur les canaux.

α. — SCÈNES DE PÊCHE ET DE CHASSE[6].

A l'époque de l'Ancien Empire, le sol de la vallée égyptienne était encore « parsemé de ces grandes dépressions que l'apport des alluvions a colmatées au-

(1) *Medum*, pl. XXIII.

(2) A Zaouiyet el-Meitîn, il se pourrait qu'il fût pris avec son sens primitif dans l'une des deux légendes, et avec son sens dérivé dans l'autre; on observe en effet, dans la barque de gauche, la présence d'un tampon de calfatage.

(3) Le mot *śmḥ* se retrouve avec ce sens aux époques postérieures; on le relève, par exemple, dans un des textes horiens d'Edfou, cf. Naville, *Mythe d'Horus*, pl. II, l. 2 : « Horus, dans sa barque *śmḥ*, (s'avance) comme un triomphateur; il a, du haut de sa barque de guerre, anéanti les puissances typhoniennes ». Ce passage prouve peut-être, comme le pense Brugsch (*Wörterbuch, Supplément*, p. 1064), que la , à l'époque ptolémaïque tout au moins, était une barque de combat; à en juger par la célèbre représentation d'Edfou, où l'on voit le dieu Horus occupé à frapper de sa lance un hippopotame, c'était encore, en tout cas, sinon une barque de papyrus, du moins une barque en bois rappelant tout à fait, par sa forme générale, la *śmḥ* primitive. — Sur la *śmḥ*, cf. aussi plus bas **(44)**.

(4) Cf. p. 219.

(5) Cf. cependant p. 253, et plus bas **(45)**.

(6) La véritable signification de ces scènes demeure assez obscure (cf. p. 192 et suiv.); nous

jourd'hui, mais qui, dans l'antiquité, demeuraient pleines d'eau toute l'année; des fourrés de joncs, de papyrus, de lotus et d'autres plantes aquatiques les encombraient, parmi lesquels des chenaux étroits circulant permettaient le passage des barques légères »[1]. C'est sur ces barques et dans ces chenaux que les Égyptiens, par nécessité sans doute autant que par goût, s'abandonnaient aux émotions, tour à tour paisibles ou violentes, de la pêche et de la chasse.

Scènes de pêche. — *a) Pêche à la ligne.* Ils connaissaient trois sortes de pêches[2] : à la ligne, au filet, et au harpon. La première — qui est cependant l'une des plus simples, et qui a dû, en conséquence, être très anciennement pratiquée — n'est qu'assez rarement reproduite sur les monuments. Des quelques représentations qui nous en ont été conservées (fig. 47)[3] il résulte pourtant que la ligne de l'Ancien Empire ne comportait pas de manche, mais était constituée par une simple corde tenue à la main; quant au pêcheur lui-même, il était, soit assis à même la barque[4], soit installé dans un siège de forme particulière, fait, selon toute vraisemblance, de bottes de papyrus liées entre elles[5]. Ajoutons qu'au tombeau d'Akhout-hotep, ainsi qu'à Deir el-Gebrâwi et dans le mastaba de Leyde, l'extrémité inférieure de la ligne est engagée dans la bouche du poisson, en sorte qu'on ne peut préciser ni la forme de l'hameçon, ni la nature de l'appât employé; la représentation du mastaba de Gem-ni-kai n'éclaire pas davantage ce dernier point, mais nous renseigne, en revanche,

Fig. 47. — La pêche à la ligne (*Akhethetep*, pl. XV).

noterons ici, d'après un très curieux passage de l'*Encycl. Relig. and Ethics* (article *Dinka* — cf. Petrie, *Ancient Egypt*, 1914, p. 168), que les modernes habitants de l'Afrique « try to secure the help of the ancestral spirit in fishing and in harpooning hippopotami ».

(1) Maspero, *La Chasse et les Chasseurs en Égypte* (*Journal des Débats* du 17 septembre 1910).

(2) Cf. p. 189, note 4. — Sur la pêche en Égypte, cf. Oric Bates, *Ancient Egyptian Fishing* (*Harvard African Studies*, vol. I), et aussi W. Radcliffe, *Fishing from the Earliest Times*.

(3) *Akhethetep*, pl. XV; *Deir el Gebrawi*, II, pl. IV; *Gem-ni-kai*, I, pl. IV; Holwerda-Boeser, pl. XIV. La représentation donnée dans Capart, *Une Rue de Tombeaux*, II, pl. LXXXII, est à peu près entièrement détruite. — Pour une liste complète des références, cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 76.

(4) *Deir el Gebrawi*, loc. laud.

(5) *Akhethetep*, loc. laud.; *Gem-ni-kai*, I, *loc. laud.*; Holwerda-Boeser, *loc. laud.* — C'est une sorte de tabouret sans pieds, complété par un dossier légèrement incliné, et dans lequel Spiegelberg (*Recueil de travaux*, XXVI, p. 48-49) a proposé de reconnaître le prototype du signe *škr*. On le voit quelquefois représenté isolément sur les parois des mastabas (cf., par exemple, *Gem-ni-kai*, II, pl. V).

sur l'autre : la ligne est ici munie de cinq très gros hameçons ayant chacun la forme d'un crochet allongé[1].

b) Pêche au filet. — Faut-il croire que les résultats obtenus à l'aide de ces engins quelque peu primitifs étaient assez médiocres? En tout cas, la pêche à la ligne semble avoir, dès cette époque, servi de thème à des plaisanteries faciles; au tombeau de Ḏ'w, par exemple[2], la scène est visiblement traitée en caricature, dessin et légende. Le malheureux pêcheur, le corps renversé en arrière, une jambe arc-boutée contre la barque, fait des efforts désespérés pour ramener un *fahâqa* qui s'est pris au bout de sa ligne; et l'équipage d'un bateau qui vient à passer le félicite ironiquement de cette peu brillante capture en lui demandant plaisamment : « Y a-t-il du poisson? »[3]. — Au contraire, la pêche au filet devait être beaucoup plus fructueuse; elle est aussi beaucoup plus souvent représentée sur les parois des mastabas. Les deux grandes variétés de filets qui servaient à la pratiquer étaient le haveneau et la nasse[4]. Le haveneau, qui avait l'aspect d'une longue poche conique, était monté sur deux barres de bois croisées en forme de ciseaux et réunies par une traverse[5]; le pêcheur, debout dans la barque, le manœuvrait en tenant d'une main l'un des montants, et de l'autre la traverse (fig. 48)[6]. Quelquefois il est figuré seul[7]; le plus

(1) La scène est accompagnée de la légende , de laquelle il résulte que le mot *śn'ḥw* servait à désigner, au moins sous l'Ancien Empire, la pêche (ou le pêcheur) à la ligne (*Gem-ni-kai*, I, p. 22, note 1). L'hameçon lui-même s'appelait (L., *D.*, II, 96. — Le signe qui sert de déterminatif à ce mot comporte cinq hameçons, tout comme la ligne du tombeau de Gem-ni-kai; mais ceux-ci, au lieu d'être ronds, affectent une forme zigzaguée).

(2) *Deir el Gebrawi*, II, pl. IV.

(3) Cf. Davies, *Deir el Gebrawi*, II, p. 5, et Erman, *Reden, Rufe...*, p. 36.

(4) Cf. cependant p. 212, note 1. — Nous ne parlons ici, bien entendu, que des pêches pratiquées par des hommes montés dans des barques de papyrus; c'est pourquoi nous laissons de côté la pêche à la grande traîne, par exemple, bien que ce soit celle qu'on trouve le plus fréquemment figurée sur les monuments. Le filet de grande traîne, ordinairement, était manœuvré de terre (des représentations comme celle de *Deir el Gebrawi*, II, pl. V, où il est halé par des hommes en barque, sont tout à fait exceptionnelles); ou bien, lorsqu'il était manœuvré de l'intérieur d'une barque, celle-ci paraît avoir été une barque en bois (cf. p. 253, note 2). — Sur la pêche au filet de traîne, cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 74-75 (les légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 34-35).

(5) L'armature du haveneau est plus compliquée, ou, du moins, plus détaillée dans *Gem-ni-kai*, I, pl. IV; le filet comporte non plus une, mais deux traverses, réunies l'une à l'autre par une corde qui joue peut-être le rôle d'un tendeur (cf. *Gem-ni-kai*, I, pl. XXIX, n° 212).

(6) *Akhethetep*, pl. XVI; *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV; au tombeau de *Gem-ni-kai* (*loc. laud.*, pl. IV) il a les deux mains sur le même montant. Cette forme de filet est encore en usage dans l'Égypte moderne, et le pêcheur la relève tout à fait de la même façon (cf. Borchardt, *Ne-user-re'*, p. 122).

(7) *Akhethetep*, pl. XVI.

souvent, un homme l'accompagne, qui dirige la barque tandis que lui-même pêche[1]. Quant à la nasse, c'était un filet — ou, plus vraisemblablement, un

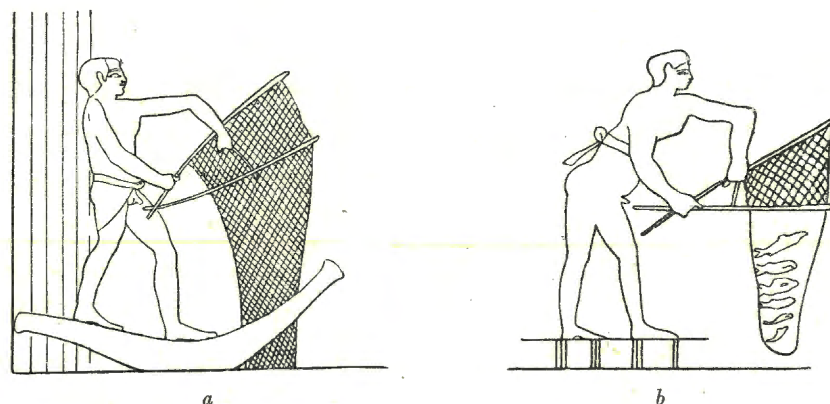


Fig. 48. — La pêche au haveneau.
a) *Akhethetep*, pl. XVI. — b) *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV.

panier d'osier — de forme conique, rétréci en entonnoir à l'une de ses extrémités[2]; une corde attachée autour de celle-ci permettait la remontée de l'engin[3]. A Deir el-Gebrâwi, le pêcheur est agenouillé dans la barque[3]; au tombeau de

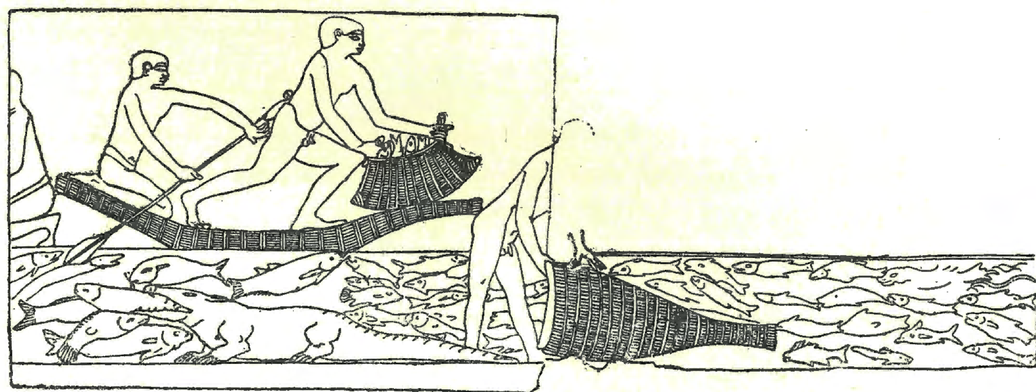


Fig. 49. — La pêche à la nasse (*Gem-ni-kai*, I, pl. XVII).

Gem-ni-kai (fig. 49), il est au contraire entré dans l'eau jusqu'à la ceinture, et tient devant lui son verveux, dans lequel un très grand nombre de poissons

(1) *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV; *Gem-ni-kai*, I, pl. IV; dans cette dernière représentation, pêcheur et pilote sont accompagnés d'un troisième personnage, lequel pêche à la ligne.

(2) Pour le détail de cette nasse, cf. *Gem-ni-kai*, I, pl. XXIX, nos 216 et 216a.

(3) *Deir el Gebrawi*, I, pl. VI.

paraissent sur le point d'entrer[1]. Une barque le suit, dans laquelle a pris place, avec le pilote, un personnage muni d'un panier; c'est dans ce panier qu'on déversait le contenu de la nasse, au fur et à mesure que celle-ci se remplissait[2].

Il est intéressant de noter que, dans la plupart de ces scènes de pêche au filet[3], les personnages, ou bien sont entièrement nus[4], ou bien ont relevé jusque sous leurs épaules, afin d'avoir les mouvements plus libres, le pagne très court qui, lorsqu'il était noué autour des reins, constituait, à ce qu'il semble, leur costume habituel[5]. La nature de ce costume, aussi bien que la facilité avec laquelle on les voit s'en débarrasser pour être plus à leur aise, donnerait déjà à penser que nous avons affaire à des gens de condition inférieure, qui ne se livrent pas à la pêche pour leur plaisir, mais pour le compte d'un maître; et l'hypothèse est encore confirmée par ce fait que, dans toutes les représentations que nous venons d'examiner, ces mêmes pêcheurs paraissent jouer un rôle assez secondaire : ou, du moins, la place qui leur est assignée dans l'ensemble des scènes décoratives où ils figurent n'est jamais qu'une place de second plan. Tantôt, en effet, ils sont comme relégués dans un des coins du tableau; tantôt, les modestes dimensions de leurs barques contrastent de façon saisissante avec celles de la barque dans laquelle est monté le propriétaire de la tombe.

Ce rôle et cette place ne correspondent certainement pas à la réalité des faits. Plus on étudie les scènes de pêche des mastabas, plus on se convainc qu'elles retracent un des épisodes les plus caractéristiques de la vie des Égyptiens de haut rang. Princes du sang ou simplement grands fonctionnaires, les personnages qui se sont fait ainsi ensevelir à Gizeh ou à Sakkârah étaient propriétaires fonciers par droit de naissance, ou l'étaient devenus de par la libéralité du pharaon; et la pêche constituait sûrement, avec la chasse, l'une des plus

(1) *Gem-ni-kai*, I, pl. XVII. Légende : [hieroglyphs] «Tire, camarade». — «(Et toi) rame fort, camarade» (*Gem-ni-kai*, I, p. 14).

(2) Cette dernière opération est représentée — mais pratiquée à terre — dans *Gem-ni-kai*, I, pl. XVIII, et aussi au tombeau de Tj (cf. Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXI). Elle est accompagnée de la légende — à peu près identique dans les deux cas — [hieroglyphs] (ce dernier mot suivi du déterminatif de la nasse) «Vite! vide (?) la nasse» (*Gem-ni-kai*, I, p. 14).

(3) Nous ne mentionnons que pour mémoire le filet reproduit *Deir el Gebrawi*, II, pl. V. Outre que l'homme qui le manœuvre n'est pas monté dans une barque, ce filet lui-même affecte une forme tout à fait inusitée, laquelle s'explique sans doute par une maladresse de dessin, due à l'exiguïté de l'espace dont disposait l'artiste (*loc. laud.*, p. 6).

(4) *Gem-ni-kai*, I, pl. XVII.

(5) *Ibid.*, pl. IV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV. — Quelquefois (cf., par exemple, *Akhethetep*, pl. XVI) le pagne est seulement relevé par-devant, de façon à dégager les parties génitales.

importantes d'entre les ressources qu'ils tiraient de leurs domaines [1]. Il faut donc se représenter ces parties de pêche comme de véritables expéditions, nécessitant le concours d'un très nombreux personnel, et qui ne devaient pas laisser d'être très fructueuses. Mais c'est évidemment sur autrui que les Ptah-hotep et les Gem-ni-kai s'en remettaient du soin de les rendre telles; pour leur part, ils paraissent y avoir vu surtout l'occasion d'un «sport» élégant, quelque chose comme un divertissement réservé aux gens de qualité : et c'est pourquoi, tandis que leurs serviteurs, pour le plus grand profit de l'entreprise, travaillaient obscurément de la ligne ou du filet, eux-mêmes se livraient à la pêche au harpon [2], pêche apparemment toute de parade, mais qu'on n'en trouve pas moins — et, sans doute même, pour cette raison — reproduite à satiété dans les tombes égyptiennes de toutes les époques.

c) *Pêche au harpon.* — S'y livraient-ils même réellement? C'est là une question à laquelle on ne saurait aisément répondre. S'il est très vraisemblable, en effet, que la pêche au harpon était pratiquée dès l'époque prédynastique [3], il ne l'est pas moins que l'invention d'engins d'un maniement plus simple, tels que le filet, a dû la réduire d'assez bonne heure à n'être plus guère qu'un sport; et comme celui-ci devait être des plus difficiles, il suffisait sans doute de le pratiquer pour être classé du même coup parmi les Égyptiens de distinction. Mais il suffisait peut-être aussi, pour cela, de se faire représenter le pratiquant; de fait, dès l'époque des plus anciens mastabas, les scènes de pêche au harpon paraissent bien n'avoir conservé qu'une signification symbolique, et sont surtout destinées, semble-t-il, à perpétuer le souvenir d'une antique tradition, à laquelle il n'est pas sûr que les chefs des grandes familles eux-mêmes se crussent encore obligés de se conformer. Encore ne le faisaient-ils, vraisemblablement,

[1] Les poissons, une fois vidés et séchés, — l'une et l'autre opération sont figurées dans la plupart des tombes — contribuaient sans doute à assurer la subsistance des esclaves attachés à la propriété; le poisson constituait en effet (cf. Erman, *Ægypten*, p. 327) l'un des principaux aliments des Égyptiens de la basse classe.

[2] Sur la pêche au harpon, cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 37.

[3] Il se pourrait qu'elle eût été précédée par un genre de pêche beaucoup plus primitif, consistant à assommer à coups de gourdin les poissons qui venaient respirer à la surface de l'eau. Ce serait peut-être alors le souvenir de cette «pêche au bâton» qui se serait conservé dans un bas-relief de Meidoum — interprété par Petrie comme une scène de retour de pêche — où l'on voit un serviteur rapportant les engins dont s'est servi son maître; or, ceux-ci sont constitués seulement par un rouleau de cordages et par un long bâton (*Medum*, pl. X et p. 23). — Cf. aussi la scène de Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXIII, qui montre, dans l'une des mains d'un pêcheur à la ligne, une petite massue, destinée, d'après L. Klebs (*Die Reliefs*, p. 76), à assommer les poissons pris (?).

s'ils le faisaient, que dans de rares occasions, par amour du faste et vanité aristocratique, afin de prouver une habileté qu'ils voulaient qu'on sût héréditaire, et d'affirmer, avec l'ancienneté de leur race, l'élévation de leur origine.

Quoi qu'il en soit, si la pêche au harpon, tant à cause de son antiquité que de l'exceptionnelle adresse qu'elle exigeait, conférait à ses adeptes une sorte de brevet de noblesse — on peut même se demander si elle ne constituait pas primitivement l'un des thèmes décoratifs propres à la tombe royale, thème que les particuliers se seraient appropriés par la suite pour la leur propre, comme nous savons, depuis la découverte du temple funéraire de Sahureʿ, qu'ils se sont appropriés le thème de la chasse au désert, par exemple — il ne faut pas s'étonner que les propriétaires des mastabas n'aient presque jamais manqué, sur les murailles de leurs tombeaux, de se faire représenter debout dans une barque de papyrus, élevant victorieusement, au bout de leur harpon bidenté, les deux poissons que leur main infaillible est allée «piquer» jusqu'au fond de l'eau, et qu'elle a accrochés juste par le milieu des ouïes, avec une précision quasi mathématique (fig. 50) [1]. En général, ils ont revêtu pour la circonstance une *šndw-t* très courte, faite de deux pans arrondis qui se croisent audessus d'un pli formant tablier et couvrant les parties génitales [2]; leurs cheveux sont retenus par un bandeau [3], et un collier est passé autour de leur cou [4].

[1] Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. III; II, pl. V. — Quelquefois (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XXIII) les poissons sont accrochés par la moitié inférieure du corps, et le harpon est tenu obliquement; le plus souvent (*Dahchour*, 1895, pl. XXIV; *Deshasheh*, pl. XXIV; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XXVIII; *Dendereh*, pl. V) la scène est ou trop incomplète ou en trop mauvais état pour qu'on puisse en tirer des indications précises sur le geste fait par le pêcheur. C'est ainsi que la représentation fragmentaire du tombeau de [hiéroglyphes] (*A. S. A.*, I, p. 159, fig. 14) est surtout intéressante par la variété des objets (vases, cordes, panier rempli d'oiseaux) entassés à l'arrière de la barque. — Sur la façon conventionnelle dont les Égyptiens relèvent en plan vertical, dans toutes ces scènes de pêche, l'eau dans laquelle sont harponnés les poissons, cf. Lacau, *Recueil de travaux*, XXV, p. 178, et L. Klebs, *A. Z.*, LII, p. 23.

[2] *Dahchour* (1895), pl. XXIV; *Deshasheh*, pl. XXIV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. III; II, pl. V et XXVIII; *Dendereh*, pl. V; au mastaba de Leyde (Holwerda-Boeser, pl. XIV) c'est le pli qui retombe sur les pans. — Dans tous ces exemples, il s'agit de cette variété de *šndw-t* que les Égyptiens du Moyen Empire ont conservée en y ajoutant un long tablier descendant jusqu'à mi-jambe (cf. les nos 226 et 330 de la classification de Lange-Schäfer, *Grab- und Denksteine des mittleren Reichs*, IV, pl. LXXI); au contraire, la *šndw-t* portée par [hiéroglyphes] à *Deir el Gebrawi* (II, pl. XXIII) est une *šndw-t* non arrondie et faite d'une seule pièce (n° 335 de Lange-Schäfer).

[3] *Deshasheh*, pl. XXIV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. III; II, pl. V; *Dendereh*, pl. V. — Cette coiffure, qui est une coiffure de femme, n'était portée par des hommes qu'à l'occasion de la pêche au harpon ou de la chasse aux oiseaux d'eau (Borchardt, *Ne-user-reʿ*, p. 83).

[4] Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. III; II, pl. XXIII et XXVIII.

En général, aussi, ils ne sont pas figurés seuls dans la barque : leurs proches sont avec eux, qui admirent leurs hauts faits, et quelquefois même les imitent. C'est ainsi que Snefrou-ani-mert(?)-f a derrière lui sa femme et sa fille, et,

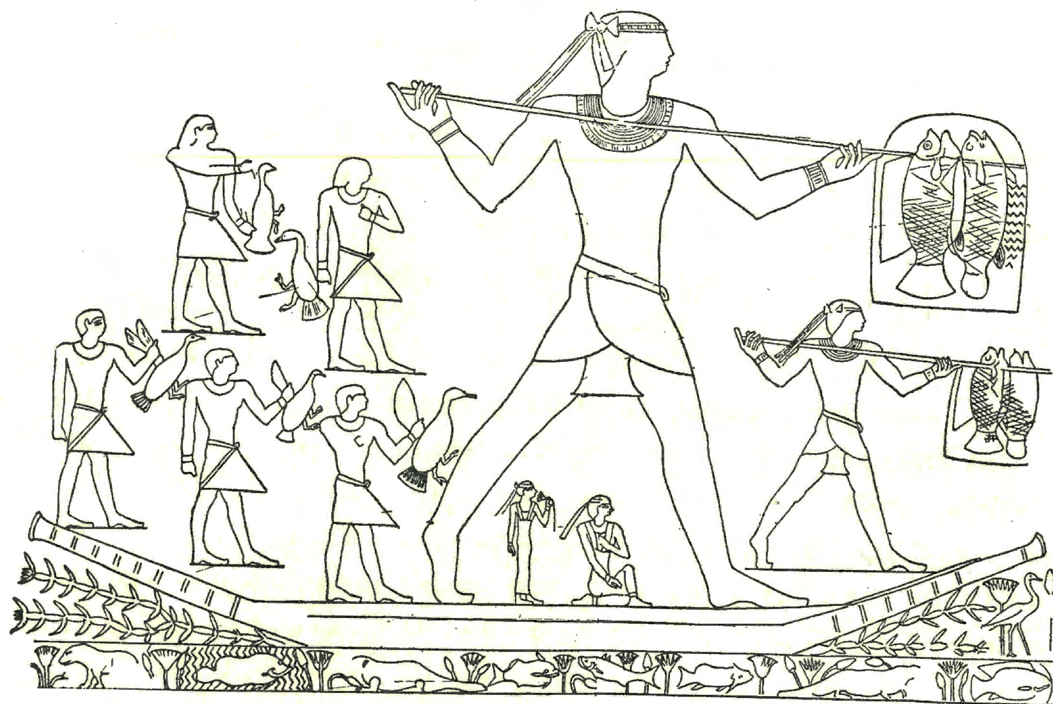


Fig. 50. — La pêche au harpon (*Deir el Gebrawi*, I, pl. III).

devant lui, son fils (ce dernier occupé, comme son père, à harponner le poisson)[1]. ’Iḫwt-ḥtp-ḥr est en compagnie de son fils aîné Ptḥ-ʿnḫ[2]; Shedou, de sa fille[3]; ’Ibj, de sa femme, de sa fille et de ses deux fils[4]. De même, D̠ʿw est accompagné de son fils[5]; Hnḳw, de son fils (lequel tient à la main un harpon), d'un enfant et d'un troisième personnage à demi effacé[6]; H̠ttj, de ses trois fils[7]; ’Idw, enfin, de son fils et de sa femme[8].

La présence de ces divers personnages n'implique pas, il est vrai, qu'ils aient jamais joué, en réalité, dans les expéditions de ce genre, le rôle d'acteurs,

(1) *Dahchour* (1895), pl. XXIV.
(2) Celui-ci est représenté deux fois, devant et derrière son père (Holwerda-Boeser, pl. XIV).
(3) *Deshasheh*, pl. XXIV. — La scène est presque entièrement effacée.
(4) L'un de ceux-ci répète exactement le geste de son père (*Deir el Gebrawi*, I, pl. III).
(5) *Deir el Gebrawi*, II, pl. V.
(6) *Ibid.*, pl. XXIII.
(7) *Ibid.*, pl. XXVIII.
(8) *Dendereh*, pl. V.

ni même celui de spectateurs. Outre que leur nombre serait souvent assez peu en rapport avec les dimensions apparentes de la barque dans laquelle ils sont montés, certains d'entre eux — ce sont presque toujours des fils du défunt — sont parfois figurés tenant dans leurs mains des oiseaux[1]; or, d'après la façon dont ils les tiennent[2], il est vraisemblable qu'ils ne sont pas occupés à chasser, et qu'ils accomplissent seulement devant leur père un geste d'offrande. Dès lors, on en vient à se demander si ces scènes de pêche elles-mêmes ne seraient pas, dans une très large mesure, des peintures allégoriques, que le mort faisait exécuter par avance sur les murailles de son tombeau, afin de rappeler à ses descendants, de façon en quelque sorte tangible, qu'ils lui devaient le service de l'offrande[3]. Il y a là un problème des plus troublants, à propos duquel nous ne pouvons que renvoyer à ce qui a été dit plus haut touchant le caractère composite des représentations tirées des mastabas[4]. Elles demeurent notre principale, et presque notre unique source d'information; et, malheureusement, leur intention funéraire, si l'on peut dire, nuit forcément beaucoup à leur valeur de documents. Des scènes comme celles que nous venons d'étudier, vraies d'une vérité toute générale, peuvent donc nous permettre de nous faire une idée approximative de la façon dont les Égyptiens de l'Ancien Empire pratiquaient la pêche à la ligne, ou la pêche au harpon ou au filet; mais il reste toujours sous-entendu qu'ils ne la pratiquaient sans doute pas tout à fait, dans la vie ordinaire, comme ils étaient censés le faire au cours de leur vie d'outre-tombe.

Scènes de chasse sur l'eau. — Les mêmes restrictions s'imposent à propos des représentations figurant des chasses en bateau[5]. A ne s'en tenir qu'à la lettre de ces représentations, on serait tenté de croire, par exemple, que les fils du défunt accompagnaient habituellement leur père dans les parties de chasse auxquelles celui-ci se plaisait de son vivant; or, s'il se peut fort bien qu'il en fût ainsi, il

(1) Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. III; II, pl. V (le fils de D̠ʿw tient dans ses mains à la fois des oiseaux et des poissons) et pl. XXIII (l'enfant debout à l'avant de la barque tient un oiseau et une fleur de lotus).
(2) Cf. surtout *Deir el Gebrawi*, I, pl. III, et II, pl. V.
(3) «The group of male relations holding out offerings of game not directly connected with the sport depicted, suggests that the picture is really a reminder to his posterity (= la postérité de) of the offerings of fish and wild fowl due to the dead» (N. de G. Davies, *Deir el Gebrawi*, I, p. 12).
(4) Cf. p. 169 et suiv.
(5) La chasse en bateau était désignée en égyptien par le mot (cf. Lepsius, *A. Z.*, 1865, note 1 de la page 42).

est très possible également qu'ici encore le geste dont on les voit tenir entre leurs mains les oiseaux qu'ils paraissent avoir capturés n'offre qu'une valeur symbolique, et traduise simplement l'idée de l'offrande que le mort est en droit d'attendre de la piété de ses descendants[(1)]. A les considérer dans leur ensemble, cependant, ces représentations des mastabas n'en donnent pas moins une idée suffisante de ce que devait être la chasse au marais à l'époque de l'Ancien Empire. Montés dans leurs embarcations de papyrus, les Égyptiens de cette époque assommaient les oiseaux d'eau au moyen du boumerang, ou bien capturaient les hippopotames à l'aide du harpon; tout au moins, sont-ce là les deux seules variétés de chasse en bateau qui soient figurées sur les monuments[(2)].

a) Chasse au boumerang. — Tout comme la pêche au harpon, la chasse au boumerang[(3)], qui exigeait sans doute une très grande habileté, a dû devenir

(1) Cf. p. 195. — C'est peut-être pour cette raison que les fils tiennent ordinairement par les ailes les oiseaux qu'ils présentent à leur père, tandis que celui-ci tient toujours par les pattes ceux qu'il se prépare à assommer; ces deux gestes différents correspondraient ainsi à deux actions distinctes. A cet égard, la représentation de *Deir el Gebrawi*, I, pl. V, est particulièrement intéressante; des trois fils qui prennent part à la scène, le seul qui tienne deux oiseaux par les pattes est en effet celui qui est représenté dans la barque de son père, et chassant, comme lui, au boumerang : les deux autres, figurés en dehors de la barque, tiennent au contraire leurs oiseaux par les ailes, du même geste rituel qu'on trouve répété à satiété, sous la XIIe dynastie, par les porteuses d'offrandes dont les modèles en bois ont été retrouvés dans les tombes. — Il est vrai que cette règle, si c'en est une, souffre des exceptions. L., *D.*, II, 60, par exemple, le fils aîné, bien que chassant dans la barque avec son père, tient l'oiseau par les ailes; mais, comme il ne paraît pas, dans la circonstance, se servir de son boumerang, peut-être ne s'agit-il ici que d'un geste d'offrande.

(2) Il est certain que les Égyptiens chassaient également les crocodiles, si dangereux pour eux-mêmes et pour leurs bestiaux (cf. HÉRODOTE, II, 70) : mais — exception faite pour les vignettes des rituels funéraires — ils n'ont représenté qu'assez rarement (sans doute par scrupule religieux — cf. cependant L., *D.*, 105 *b*) la destruction ou même la capture de ces animaux, qu'ils avaient divinisés dans la personne du dieu Śbk (cf. ERMAN, *Ægypten*, p. 328).

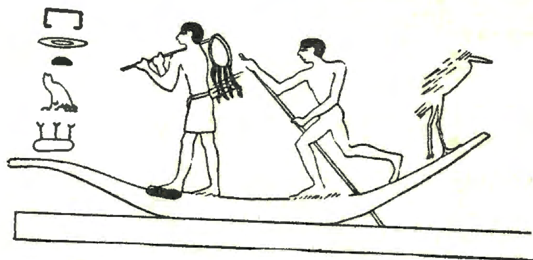


Fig. 51. — CHASSE DES OISEAUX AU BÂTON (? — *Medum*, pl. XXIV).

(3) Cf. L. KLEBS, *Die Reliefs*, p. 35 — et F. HARTMANN, *L'Agriculture dans l'ancienne Égypte*, p. 221-222. — Il est probable que le premier boumerang a dû être un simple bâton, sans propriété balistique spéciale, avec lequel on se contentait de battre les fourrés et d'assommer le gibier. Le chasseur s'en servait ensuite pour rapporter son butin; il le portait sur l'épaule, après l'avoir passé dans un anneau d'osier auquel étaient enfilés les oiseaux qu'il avait tués. Telle paraît être du moins la signification d'une scène de Meidoum, qui figure le retour d'une expédition dans le marais (— cf. *Medum*, pl. XXIV) et qui est, croyons-nous, la plus ancienne représentation connue d'une chasse en bateau (fig. 51).

assez vite, après l'invention du filet, un pur exercice d'apparat[(1)], réservé aux nobles et aux personnages de haut rang[(2)]; comme elle aussi, en tout cas — et, vraisemblablement, pour les mêmes raisons — elle a fourni aux artistes memphites un de leurs motifs préférés de décoration, dont on peut seulement regretter qu'ils se soient contentés, en général, de le traiter aussi sommairement. On sait que le boumerang[(3)] — dont se servent, aujourd'hui encore, certaines peuplades de l'Australie — est une arme de jet, formée par un bâton recourbé en son milieu; lancé en l'air verticalement, ce bâton, après quelques instants de course normale, décrit brusquement une ellipse, et, par un mouvement rétrograde, s'en vient frapper l'objet visé. Quand l'oiseau ainsi atteint était tombé[(4)], il est probable qu'on l'achevait, en utilisant, cette fois, le boumerang comme instrument contondant; c'est cette dernière phase de la chasse que reproduisent ordinairement les mastabas[(5)]. La scène, au reste, est très effacée dans un assez grand nombre d'entre eux[(6)]; et, dans les autres, elle est tellement stylisée qu'on ne saurait en tirer des indications bien précises. Le plus souvent, elle fait pendant à la scène représentant la pêche au marais, et offre avec celle-ci les plus grandes analogies (fig. 52). Comme tout à l'heure pour pêcher, le mort, pour chasser, a revêtu la *šndw-t* courte à tablier[(7)], coiffé ses cheveux du

(1) Gardiner (cf. DAVIES-GARDINER, *The Tomb of Amenemhēt*, p. 27) pense que la représentation en comportait peut-être une signification religieuse; un des textes des sarcophages du Moyen Empire publiés par Lacau (*Recueil de travaux*, XXIX, p. 148; cf. GRAPOW, *A. Z.*, XLVII, p. 133) décrit en effet une chasse au boumerang pratiquée par Osiris dans des conditions tout à fait analogues à celles des chasses au boumerang figurées dans les mastabas.

(2) Cf. p. 192-193.

(3) Sur le boumerang, cf. GRAPOW, dans *A. Z.*, XLVII, p. 132-134, et JÉQUIER, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 110-111 (s. v. *âmâäit*). — L'arme s'appelait ; la chasse à laquelle elle servait portait le nom de ou (GRAPOW, *loc. laud.*, p. 133, et note 1 de la page).

(4) Soit qu'il eût été effectivement touché, soit que le vent du boumerang sifflant dans son voisinage eût suffi à l'étourdir; cf. GRAPOW, *loc. laud.* : .

(5) Cf. p. 198, note 5. — Quelquefois aussi, cependant, on voit le boumerang arrêter l'oiseau dans son vol (cf. WRESZINSKI, *Atlas*, pl. II, et WILKINSON, II, p. 104; ce dernier exemple est d'époque thébaine).

(6) *Dahchour* (1895), pl. XXIV; L., *D.*, II, 12 *b*; *Sheikh Saïd*, pl. XI; *Deshasheh*, pl. XXII. — Une liste complète des références dans L. KLEBS, *Die Reliefs*, p. 35.

(7) L., *D.*, II, 60; *Deir el Gebrawi*, I, pl. V. — Dans un des tombeaux de Zaouiyet el-Meitîn (VIe dynastie — cf. L., *D.*, II, 106 *a*) le mort est au contraire vêtu de la *šndw-t* longue à pan triangulaire (= n° 346 de Lange-Schäfer); en outre, de chaque côté de son épaule gauche, on voit retomber les deux moitiés de cette sorte d'écharpe (?) portée déjà, sous la IVe dynastie, par Ḥʿ-f-rʿ-ʿnḫ (L., *D.*, II, 9).

bandeau [1], et passé à son cou le collier à rangs multiples [2]; debout sur le plancher de la barque — sur lequel son pied droit est placé bien à plat, tandis que son pied gauche, à moitié relevé, repose seulement sur l'extrémité des

Fig. 52. — Chasse des oiseaux au boumerang (*Deir el Gebrawi*, I, pl. V).

doigts — il semble prendre son élan afin de frapper plus sûrement, du boumerang que son bras droit légèrement replié [3] brandit au-dessus de sa tête, les deux oiseaux [4] déjà pris [5] que sa main gauche tient emprisonnés par les

(1) *Deir el Gebrawi*, I, pl. V; II, pl. III (cf. p. 193, note 3).

(2) L., *D.*, II, 60; *Deir el Gebrawi*, I, pl. V, et II, pl. III; L., *D.*, II, 106 *a* (dans ce dernier exemple, le défunt porte au cou, outre le collier habituel, une pendeloque suspendue à une chaîne).

(3) Dans certains cas, le mort semble tenir, en réalité, le casse-tête de la main gauche et les oiseaux de la main droite (L., *D.*, II, 60; *Deir el Gebrawi*, I, pl. V; II, pl. III) : sur les raisons de ces anomalies, cf. p. 151, note 2. — Le boumerang double (?) de L., *D.*, II, 12, paraît être une représentation de fantaisie, ou provenir d'une reproduction infidèle.

(4) Cette dualité (si elle n'est pas seulement destinée à faire ressortir l'adresse du chasseur capable d'assommer ainsi deux oiseaux d'un seul coup) comportait peut-être une signification symbolique (il en serait de même, alors, de la dualité des poissons dans les scènes de pêche au harpon); elle est de règle, en tout cas, dans les représentations de chasse au boumerang. Il est remarquable, à cet égard, que le fils du défunt, dans le seul exemple où il est sûrement occupé à chasser comme son père (*Deir el Gebrawi*, I, pl. V — cf. p. 196, note 1), tienne dans sa main deux oiseaux; au lieu que, toutes les fois que son geste, malgré les apparences, peut être interprété comme un geste d'offrande (*e. g.* L., *D.*, II, 60 — cf. p. 196, note 1), il n'en tient plus qu'un seul.

(5) Nous ne croyons pas en effet, étant donné leur nombre (cf. la note précédente), que ces oiseaux, comme le suppose Blackman (*Meir*, I, p. 28), soient seulement là pour servir d'appeaux.

pattes [1]. Ajoutons que, s'il faut en croire les représentations, il est, ici encore, accompagné des siens; tantôt de sa femme [2] ou d'un de ses fils [3], le plus souvent de l'un et de l'autre [4], quelquefois enfin de sa femme, d'un fils et d'une fille [5]. Malheureusement, les légendes qui commentent ces scènes de chasse au boumerang sont d'ordinaire des plus vagues [6].

b) *Chasse de l'hippopotame au harpon.* — La chasse à l'hippopotame nous est connue par des documents un peu plus explicites. L'un des plus importants est une représentation du tombeau de Śndm-ib à Gizeh [7], qui nous montre le mort, debout dans sa barque et le bâton à la main, assistant précisément à une chasse de ce genre; devant lui, dans une barque plus petite, deux serviteurs, le corps légèrement penché en avant, attendent le moment favorable pour enfoncer, dans la gueule grande ouverte de deux hippopotames qui passent à leur portée, l'extrémité de leurs harpons (fig. 53, *a*). Ceux-ci comportent, outre un manche en bois terminé par une pointe métallique, une longue corde dont une autre représentation de même époque, empruntée au mastaba du Louvre, nous aide à comprendre l'utilité (fig. 53, *b*) [8]. Dans ce dernier exemple, le chasseur [9]

(1) Cf. p. 196, note 1. — En ce qui concerne la nature des oiseaux ainsi assommés, les représentations des mastabas sont trop conventionnelles pour qu'on puisse la déterminer; mais le texte publié par Lacau, *Recueil de travaux*, XXIX, p. 148, et étudié par Grapow (cf. p. 197, note 3) énumère quatre variétés d'oiseaux, savoir les , les , les et les . Le sens de ce dernier mot n'est pas connu; Grapow traduit respectivement les trois autres par « oies », « oiseaux à poitrine verte (canards sauvages?) », et « cailles ». Dans la légende générale qui accompagne quelquefois la scène (cf. la note 6) les oiseaux capturés sont désignés par le terme très général « oie, canard », ou simplement par l'idéogramme .

(2) L., *D.*, 106 *a* (? — représentation incomplète).

(3) *Sheikh Saïd*, pl. XI (le fils présente ici des fleurs à son père).

(4) L., *D.*, II, 60; *Dahchour* (1895), pl. XXIV; *Deshasheh*, pl. XXII (la scène a été reconstituée par Petrie).

(5) *Deir el Gebrawi*, I, pl. V.

(6) *Deir el Gebrawi*, I, pl. V : ; cf. aussi les restes de la légende de L., *D.*, II, 60. — On ne saurait dire si les deux oiseaux réunis l'un à l'autre représentent les deux premiers éléments du pluriel de , formé par la triplification du signe , ou bien s'il faut traduire « assommer avec le boumerang les oiseaux encore au nid (?) et les deux *ṡpd* » (le dernier oiseau serait alors un déterminatif du mot).

(7) L., *D.*, II, 77; cf. aussi Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXIII (= Prisse d'Avennes, *Hist. de l'Art égypt.*, 2e partie, pl. X).

(8) C'est pourquoi cette représentation est décrite ici; la barque figurée dans cette scène est en réalité une barque en bois (cf. p. 253).

(9) Les grands personnages de l'Ancien Empire laissaient d'ordinaire aux gens de leur suite le soin de chasser l'hippopotame; cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 37 et 69-70 (cet ouvrage donne, en

se prépare à lancer le harpon de la main droite, tandis que sa main gauche retient deux cordes dont les deux autres extrémités viennent aboutir à la tête et au cou de l'hippopotame. Il est vraisemblable qu'à ces deux cordes étaient

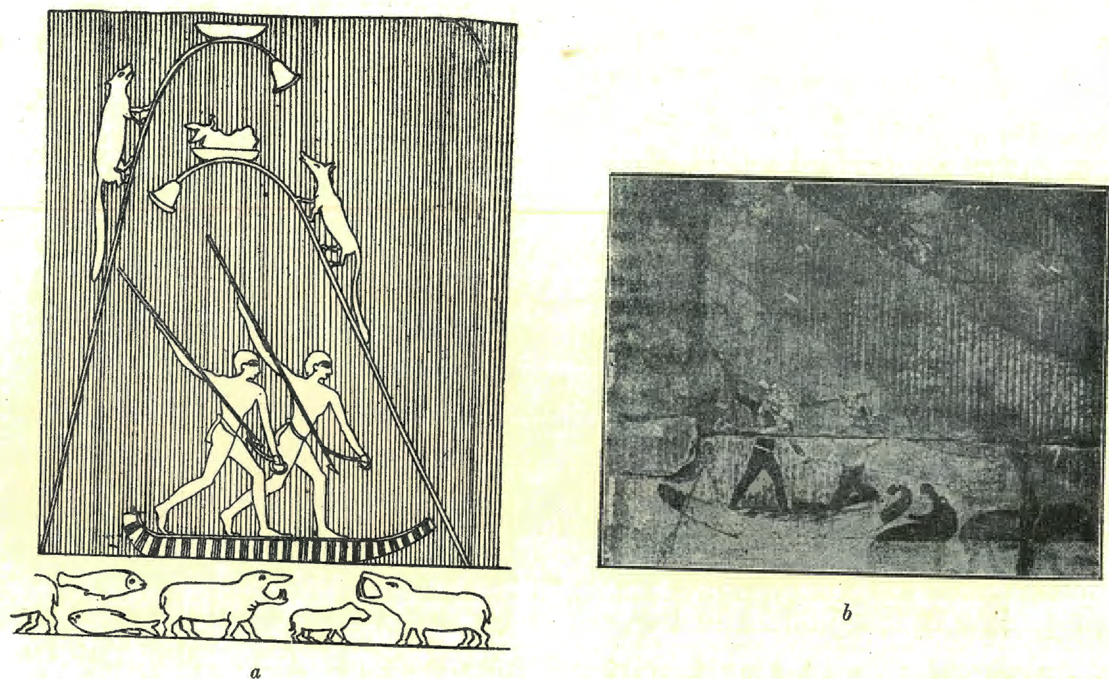


Fig. 53. — Chasse à l'hippopotame.
a) L., D., II, 77. — b) Mastaba d'Akhout-hotep (Musée du Louvre).

attachés deux autres harpons qu'il faut supposer déjà enfoncés dans la gueule ou le corps de la bête; c'est-à-dire que la chasse à l'hippopotame se pratiquait tout à fait comme la chasse à la baleine de nos jours. Aussitôt que le harpon avait frappé son but, l'hippopotame blessé, en l'emportant avec lui, entraînait du même coup la corde à laquelle il était fixé. Il suffisait alors de «filer» cette corde tout le temps que durait la plongée de l'animal; quand celui-ci revenait à la surface, on lui lançait, s'il y avait lieu, un second harpon, dont on filait l'attache de la même manière; et ainsi de suite, jusqu'à ce que la bête, à bout de forces, pût être approchée sans danger, et achevée au moyen d'une arme quelconque[1]. Au mastaba d'Akhout-hotep, cette arme paraît être une hache (?), que brandit à deux mains un personnage agenouillé à l'avant de la barque[2].

même temps qu'une liste complète des références, une reproduction de la scène de Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXIII).

[1] Cf. Erman, *Ægypten*, p. 328; pour les détails de la manœuvre du harpon, cf. Wilkinson, II, p. 127 et suiv. (les scènes reproduites dans ce dernier ouvrage sont d'époque thébaine), et aussi Daressy, *Le Mastaba de Mera*, p. 526-527.

[2] A moins qu'il ne s'agisse pas ici de la dernière phase de la lutte, mais que le personnage en question essaye seulement d'écarter la bête en l'effrayant, et de l'empêcher de renverser la barque. — Sur la signification religieuse (?) de ces scènes de chasse à l'hippopotame, cf. p. 187, note 6.

β. — SCÈNES DE JOUTES SUR L'EAU[1].

Si les représentations de chasse à l'hippopotame sont rares sous l'Ancien Empire, il n'en est pas de même des scènes de joutes à la lance, qui vont maintenant nous occuper. La signification exacte de ces scènes, d'ailleurs, n'en demeure pas moins fort obscure : avons-nous affaire à des luttes véritables entre des équipages dont les barques se sont rencontrées par hasard et qui cherchent mutuellement à se barrer le passage? ou bien s'agit-il seulement de simulacres de luttes, analogues à ceux qui, de nos jours encore, font partie, dans beaucoup de pays, du programme de certaines fêtes? Il semble que, de ces deux hypothèses, ce soit la seconde qui ait le plus de chances d'être la vraie[2], car, parmi les personnages qui prennent part à ces scènes de joutes, quelques-uns — et parfois même tous — portent sur la tête des couronnes de fleurs[3]. Comme, d'autre part, ces scènes elles-mêmes sont représentées le plus souvent dans le voisinage immédiat des scènes de pêche ou de chasse[4], on peut penser qu'il y avait en effet corrélation entre les unes et les autres. Les expéditions que les grands seigneurs de l'Ancien Empire entreprenaient périodiquement dans les parties marécageuses de leurs domaines, afin de renouveler leurs approvisionnements en poisson et en gibier d'eau, étaient apparemment l'occasion de fêtes et de réjouissances de toutes sortes : il était naturel que le retour, en particulier, en fût célébré par des divertissements appropriés, dans lesquels les barques jouaient, bien entendu, le rôle principal. Les joutes nautiques, selon toute vraisemblance, sont un de ces divertissements-là; elles sont nées d'un sentiment comparable à celui d'où est sortie, par exemple, cette «fête de la moisson»[5]

[1] Sur ces scènes, cf. Erman, *Reden, Rufe...*, p. 57-58.

[2] La première n'offre cependant rien d'invraisemblable en soi : encore aujourd'hui, les barques ramenant à Assouan les touristes qui viennent de visiter le barrage de Philæ luttent souvent pendant une partie du trajet, afin de se dépasser; et, quand l'une d'elles va succomber, les fellahs qui la montent essayent par tous les moyens — au besoin en les frappant avec leurs propres rames — d'arrêter les rameurs des barques voisines.

[3] Cf. p. 209, note 4.

[4] Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Ptahhetep*, pl. XXV-XXVI (= Dümichen, *Resultate...*, pl. VIII = Quibell, *The Ramesseum*, pl. XXXII); *Akhethetep*, pl. XIV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV; II, pl. V.

[5] Cf. von Bissing, *Gem-ni-kai*, II, p. 29 et suiv.

dont l'existence nous est attestée par un certain nombre de représentations funéraires de même époque[1].

Un des accessoires obligés de cette dernière fête paraît avoir été constitué par des objets de forme cylindrique qui sont entourés de liens et surmontés de plumes[2]. Ordinairement halés à la cordelle sur des traîneaux bas, ces objets ont été fort justement considérés comme le prototype du signe [3]; il faut presque sûrement y voir un assemblage de gerbes, consolidées peut-être par une armature de bois, mais qui étaient, en tout cas, réunies en un faisceau compact, et liées d'une façon spéciale. Or, s'il en est ainsi, il devient très intéressant de rapprocher de ces gerbes fasciculées un autre objet, d'apparence assez énigmatique, qui se dresse juste au milieu d'une des barques du tombeau de , à Deir el-Gebrâwi[4]. Il affecte, lui aussi, la forme d'un cylindre; il est presque de la hauteur d'un homme, et le faîte en est surmonté d'un panier, qui, pour être assez grossièrement représenté, n'en demeure pas moins reconnaissable : c'est bien là le récipient dans lequel on voit les pêcheurs de l'Ancien Empire vider le contenu de leurs nasses[5] et transporter le poisson qu'ils ont pris[6]. Ce même panier est ici figuré, d'ailleurs, au-dessus d'une des extrémités de la barque; en outre, à l'avant et à l'arrière de celle-ci — par conséquent des deux côtés du cylindre central — deux hommes, n'ayant pour tout vêtement qu'une ceinture nouée autour des reins, se menacent (?) réciproquement avec une canne assez courte que chacun d'eux élève à deux mains au-dessus de sa tête (fig. 54). Il paraît vraiment bien difficile de voir dans cette représentation autre chose qu'une danse d'allégresse, que des pêcheurs heureux exécutent autour de leur butin, en entre-choquant leurs bâtons. Quant à ce butin lui-même, il est en quelque sorte symbolisé par des bottes de papyrus — liées en faisceau de la même manière que tout à l'heure les

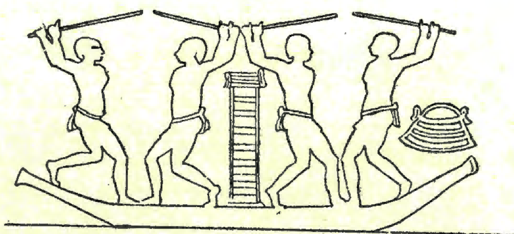


Fig. 54.
DANSE DE PÊCHEURS (? — *Deir el Gebrawi*, I, pl. V).

[1] Pour être destinées à des morts, ces représentations n'en doivent pas moins reproduire, en effet, des pratiques qui étaient — ou, qui en tout cas, avaient été à un moment donné — en usage en Égypte.

[2] Pour le détail de ces objets, cf. VON BISSING, *op. cit.*, pl. VIII, IX et XI.

[3] IDEM, p. 29.

[4] *Deir el Gebrawi*, I, pl. V.

[5] *E. g. Gem-ni-kai*, I, pl. XVIII (cf. p. 191, note 2).

[6] IDEM, *ibid.* (registre du bas).

gerbes, dans la fête de la moisson — et par un panier de poisson[1]; en un mot, la scène, bien qu'empruntée à un tombeau de la VIe dynastie, nous rend sans doute dans sa forme la plus ancienne, puisqu'elle nous le rend dans sa forme la plus simple, l'épisode essentiel de ce qu'on pourrait appeler la *fête du retour du marais*.

Par la suite, cette danse primitive a certainement subi des modifications profondes. Tout d'abord, elle a dû, de très bonne heure, être pratiquée non plus isolément par les hommes d'une seule barque, mais simultanément par les équipages de plusieurs; et il est probable que, du même coup, elle a changé de caractère. En effet, outre qu'elle a sans doute comporté, à partir de ce moment, des figures beaucoup plus nombreuses et plus variées, ces figures elles-mêmes, dès lors qu'elles étaient exécutées par une grande quantité d'acteurs, montés sur des embarcations différentes et tous armés de bâtons, n'ont pu manquer de dégénérer en simulacres de luttes. D'autre part, il était forcé que ces simulacres devinssent très vite de plus en plus fréquents, puisque les Égyptiens des périodes les plus anciennes ne devaient pas se contenter de parcourir les marais et les canaux à certaines dates, pour y pêcher ou y chasser, mais les sillonnaient certainement sans cesse de leurs embarcations, comme les grandes et presque les seules routes qui leur permettaient, à cette époque, de se transporter, eux, leurs bestiaux et leurs provisions de toute nature, entre un endroit et un autre[2]. A mesure que se multipliaient les rencontres entre barques, les occasions se multipliaient donc en même temps pour celles-ci de se mesurer entre elles. Ce n'étaient plus seulement les barques de pêche qui se livraient ainsi des batailles simulées, c'étaient toutes les barques de marais indifféremment; c'est ce qui explique pourquoi la cargaison de celles qu'on voit participer aux joutes comprend, indépendamment du gibier d'eau et des paniers à poisson, tantôt des fleurs, des pains, et des paniers de fruits, tantôt des oiseaux en cage et jusqu'à des veaux[3]. Par ailleurs, la nécessité d'une solennité spéciale expliquant et justifiant ces luttes nautiques ne se fit sans doute bientôt plus sentir. On peut dire, à ce point de vue, que c'était fête au marais tous les soirs, quand on rentrait, la journée finie[4] : c'était même sans doute fête tout

[1] Ces deux mêmes attributs se trouvent encore réunis dans une scène (malheureusement très confuse — cf. p. 221) figurée *Deir el Gebrawi*, I, pl. VI.

[2] Cf. p. 210.

[3] Cf. les représentations énumérées p. 204, note 4 (*passim*).

[4] Cf. *Deir el Gebrawi*, II, p. 6 : « The scenes..... depict the return of the boats across the mere, laden with the day's booty ».

le temps, et l'on a le sentiment, devant les représentations des mastabas, que les Égyptiens de l'époque memphite [1] ne pouvaient pas se rencontrer sur l'eau sans se provoquer immédiatement, en manière de plaisanterie [2], peut-être afin de se prouver à eux-mêmes que, comme l'assure Hérodote, leur tête était plus dure que celle des autres peuples [3].

Il est malheureusement impossible de dire si les diverses péripéties de ces rencontres étaient soumises aux lois, établies une fois pour toutes, d'une sorte de code des joutes, ou bien si liberté entière était laissée aux concurrents, et si chacun d'eux avait le droit de défendre ses chances par n'importe quel moyen. Quel était même au juste le but de ces luttes, et jusqu'à quel point étaient-elles purement simulées? A quel moment une des équipes était-elle déclarée victorieuse? Autant de questions auxquelles on peut d'autant plus difficilement répondre, que, tandis que la plupart des scènes des mastabas sont habituellement traitées de façon à peu près immuable, celles qui figurent des joutes comportent, au contraire, une assez grande variété de détails. Néanmoins, il semble qu'on puisse faire, en les étudiant [4], un certain nombre de constatations qui se résument à peu près ainsi :

La coutume de figurer des joutes nautiques ne paraît pas remonter au delà de la Ve dynastie [5]; d'ordinaire, les barques en présence sont au nombre de deux [6], de trois [7], de quatre ou de six [8]. Mais les groupements par quatre et

(1) Il s'agit surtout, bien entendu, — ainsi que le prouve d'ailleurs leur costume — des Égyptiens de la basse classe (cf. cependant p. 207, note 1).

(2) « Apparently two boats never met without a more or less playful combat with the long punting-poles » (*Deir el Gebrawi*, II, p. 6).

(3) Hérodote, III, 12. — Cf. Wilkinson, II, p. 74.

(4) Principales représentations : MM, tombes D 23 et D 41 ; Holwerda-Boeser, pl. XIV (= D 60); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CX; *Ptahhetep*, pl. XXV-XXVI; *Akhethetep*, pl. XIV; L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. XX; *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV; II, pl. V; L., *D.*, II, 105 *b* (ces trois dernières représentations sont de la VIe dynastie; toutes les autres appartiennent à la Ve). — Pour une liste complète des références, cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 115; quelques légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 57-58.

(5) Cf. la note précédente.

(6) *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV. — Le tombeau de [hiéroglyphes] à Gizeh (Ve dynastie) contient, s'il faut en croire Mariette, la représentation d'un combat livré sur une seule barque (MM, p. 512); mais sans doute s'agit-il, en réalité, d'une scène de fête analogue à la scène de *Deir el Gebrawi*, I, pl. V, étudiée plus haut (cf. p. 202).

(7) Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Ptahhetep*, pl. XXV-XXVI.

(8) L., *D.*, II, 105 *b* (quatre barques à la file); *Akhethetep*, pl. XIV (quatre barques distribuées sur deux registres); *Deir el Gebrawi*, II, pl. V (six barques distribuées sur trois registres — ?). En ce qui concerne les tombes D 23 et D 41, Mariette ne donne pas le nombre des barques qui prennent part aux joutes; il nous apprend seulement que, dans la première de ces tombes, la scène occupe deux registres.

six, en réalité, ne sont que des subdivisions du groupement pair simple, puisque les barques qui les composent sont toujours opposées deux à deux; on peut donc penser que la dualité était la règle, et que c'est seulement par exception qu'il arrivait à trois embarcations de s'affronter. Même dans ce dernier cas, d'ailleurs, il ne semble pas que la mêlée fût générale. Les trois barques ne luttaient pas toutes ensemble, mais seulement la barque du milieu contre chacune des deux autres [1]; la joute conservait ainsi ce caractère de combat singulier qui constitue le trait distinctif des représentations de ce genre. Celles-ci, en effet, sont presque toujours traitées avec une parfaite symétrie; et c'est peut-être même — si cette symétrie, comme il est assez vraisemblable, correspond à la réalité — une des raisons pour lesquelles il est permis de penser qu'il s'agit ici de luttes de pure parade.

Ces luttes paraissent se ramener, en somme, à un défi que deux embarcations se lançaient — apparemment sans raison aucune, et simplement pour essayer leurs forces — lorsqu'elles venaient à se rencontrer. Chacune d'elles confiait à un champion — lequel était peut-être toujours le même — le soin de la défendre; et c'était entre ces deux protagonistes que se vidait la feinte querelle des deux équipages. Debout l'un en face de l'autre sur l'une des extrémités de leurs barques respectives [2], ils essayaient, à l'aide des longues perches à bout fourchu dont ils étaient armés, de se déloger réciproquement d'une position déjà fort instable en elle-même, et que les coups qu'ils se portaient rendaient plus périlleuse encore (fig. 55). En principe, les deux adversaires devaient lutter seul à seul [3]; mais, aussitôt que l'un d'eux se trouvait en mauvaise posture, ses camarades de barque avaient le droit et sans doute même le devoir de se porter à son secours : c'est ainsi qu'aux côtés de chacun des champions on voit souvent combattre un [4] ou même deux [5] de ses compagnons. Ceux-ci, d'ailleurs, même quand ils n'avaient pas à venir ainsi à la rescousse, n'en jouaient pas moins

(1) Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Ptahhetep*, pl. XXV. — La quatrième barque qui figure dans cette dernière représentation ne fait pas partie de la scène. Elle est destinée (cf. Erman, *A. Z.*, XXXI, p. 97-98) à perpétuer le souvenir du sculpteur Anḫ-n-Ptḥ, auteur des admirables bas-reliefs qui décorent la tombe. Assis au milieu de la barque, Anḫ-n-Ptḥ boit à même un vase que lui présente un enfant debout devant lui. Légende : [hiéroglyphes].

(2) Les barques elles-mêmes s'opposent avant contre avant (*Akhethetep*, pl. XIV, registre 1; L., *D.*, II, 105 *b*) ou arrière contre arrière (? — *Deir el Gebrawi*, II, pl. V, registres 1 et 3); quelquefois, cependant, l'avant de l'une est opposé à l'arrière de l'autre (*Akhethetep*, pl. XIV, registre 2, et aussi, peut-être, *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV).

(3) *Akhethetep*, pl. XIV (1er registre); *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV; II, pl. V (1er et 3e registres).

(4) *Akhethetep*, pl. XIV (barque de gauche du 2e registre); L., *D.*, II, 105 *b* (barques de gauche).

(5) *Akhethetep*, pl. XIV (barque de droite du 2e registre); L., *D.*, II, 105 *b* (barque de droite).

un rôle très important dans l'action; avec ces mêmes perches qui leur servaient d'armes au besoin, ils faisaient, suivant les circonstances, avancer ou reculer le bateau, afin de rapprocher ou d'éloigner l'un de l'autre les deux adversaires. Il y avait là toute une science, aussi importante que délicate, dont il arrive parfois que les représentations des mastabas nous permettent de pénétrer



Fig. 55. — Scène de joute sur l'eau (*Akhethetep*, pl. XIV).

quelques secrets. Tantôt, l'une des embarcations ayant réussi à se rapprocher de l'autre au point que son avant est engagé dans l'avant de celle-ci, l'un des rameurs qui la montent s'efforce, grâce à une nage appropriée, de conserver l'avantage ainsi acquis; mais, pendant le même temps, les rameurs de la barque adverse essayent de se dégager, et l'un d'entre eux, pour accélérer le mouvement de recul qui doit libérer son embarcation, pèse sur sa perche avec tant de vigueur que son corps est presque parallèle au plan du bateau[1]. Dans une autre représentation, on voit tous les rameurs faire force de gaules, afin d'éloigner un peu leur barque, et de donner ainsi du champ à leur camarade, serré de près par son adversaire qui vient de le frapper rudement en pleine poitrine[2]; parfois aussi, la nage en arrière a pour but, semble-t-il, de permettre à l'un des champions — renversé une première fois, mais resté accroché à l'avant de l'embarcation — de reprendre ses esprits, et d'essayer de regagner son poste de combat auquel un de ses compagnons l'avait momentanément remplacé[3].

(1) *Akhethetep*, pl. XIV, 1er registre (cf. la figure 55).
(2) *Deir el Gebrawi*, II, pl. V (registre du bas).
(3) *Ibid.* (registre du haut). — Cf. le commentaire de Davies (*ibid.*, p. 6):

Il faut renoncer à décrire, dans leur infinie variété, toutes les manœuvres auxquelles donnaient lieu les différentes péripéties de ces luttes simulées[1].

Indépendamment de ces défenseurs, qui se transformaient ainsi tour à tour en combattants ou en rameurs, chaque barque comportait encore un barreur, lequel ne prenait jamais, à ce qu'il semble, directement part à l'action, mais qui, debout ou à genoux sur l'extrémité opposée à celle où se tenait le champion (c'est-à-dire, ordinairement, à l'arrière) manœuvrait sa longue gaule bidentée de façon à maintenir l'embarcation en place, et à permettre ainsi aux adversaires de se mesurer plus commodément, — ou faisait, au contraire, suivant qu'il en était besoin, avancer ou reculer le bateau, tantôt seul, tantôt avec l'aide d'un ou de plusieurs des hommes de l'équipage[2]. Ici encore, le poste demandait un stratégiste habile, aussi prompt à concevoir qu'à exécuter les mouvements les plus propres à favoriser le champion de la barque qu'il dirigeait; car une décision prise à propos pouvait, dans beaucoup de cas, influer grandement sur la marche des événements. Ceux-ci, au surplus, ne devaient jamais beaucoup tarder à se précipiter : parce que la perte de leurs armes improvisées les y obligeait assez vite, ou peut-être seulement parce qu'ils se laissaient presque tout de suite emporter par l'ardeur de l'action[3], les combattants en arrivaient bientôt à lutter corps à corps d'une embarcation à l'autre. C'est ainsi qu'au mastaba de Leyde[4] un des champions, ayant glissé, et ne pouvant plus se servir de sa perche qu'il a rattrapée tant bien que mal sous son

(1) Ces péripéties, dans les combats à trois barques (cf. p. 204, note 7), devaient être sensiblement les mêmes que dans ceux où deux embarcations seulement se trouvaient en présence; la différence principale consiste en ce que la barque du milieu, ayant, dans ce cas-là, à lutter seule contre les deux autres (cf. p. 205), paraît avoir comporté deux champions au lieu d'un. Ceux-ci, au tombeau de Ptah-hotep, sont aux prises chacun avec une des embarcations rivales; dans le mastaba de Leyde, au contraire, ils ont uni — peut-être momentanément — leurs efforts contre une seule d'entre elles, tandis qu'un troisième personnage, agenouillé à l'arrière, essaie de repousser l'autre de la main. Dans cette dernière représentation, le principal combattant porte, non pas la ceinture habituelle simplement nouée aux reins, mais une variété de cette *šndw-t* courte qu'on voit portée, dans les scènes de pêche et de chasse, par le propriétaire de la tombe (cf. p. 193, note 2, et p. 197, note 7); il se pourrait donc que le champion de la barque fût ici Akhout-hotep-her lui-même (cf. p. 204, note 1).
(2) Cf. p. 205-206.
(3) L., *D.*, II, 105 *b*, le personnage — malheureusement à demi détruit — qui s'interpose entre les combattants des deux barques de gauche paraît bien n'avoir d'autre rôle que celui de refréner cette ardeur; et il est difficile d'interpréter son geste autrement que comme un ordre enjoignant aux adversaires de s'arrêter. S'il en est ainsi, c'est peut-être que les joutes se disputaient en présence d'un arbitre chargé de diriger le combat.
(4) Holwerda-Boeser, pl. XIV.

bras[1], essaie de compenser son infériorité en saisissant son adversaire par la jambe afin de le faire tomber[2]; ou bien, à Zaouiyet el-Meitîn, nous assistons à une véritable scène de lutte à mains plates entre les deux champions[3] : le rôle du barreur, dans ces phases suprêmes du combat, devait être particulièrement difficile.

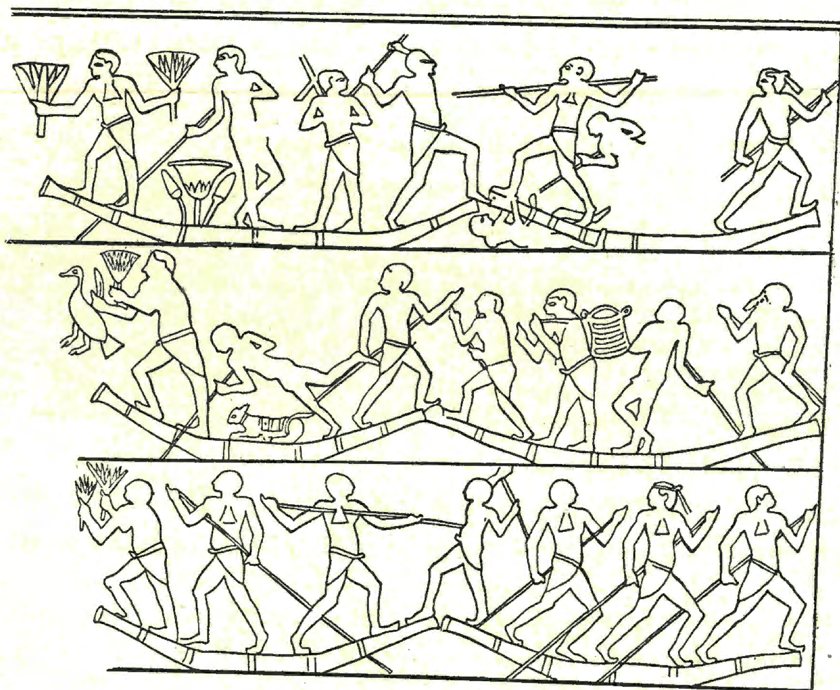


Fig. 56. — Scène de joute sur l'eau (*Deir el Gebrawi*, II, pl. V).

Quant à l'issue même de ce combat, elle n'était guère douteuse; c'était la chute assurée pour l'un des adversaires, et le plus souvent sans doute pour les deux. Ceux-ci, il est vrai, ne sont presque jamais figurés sur les monuments en aussi humiliante posture[4]; tout au plus, les voit-on parfois désespérément accrochés aux flancs de leur embarcation, et faisant des efforts surhumains afin de retarder le plus possible le moment de leur défaite (fig. 56)[5]. Cette défaite elle-même était-elle consommée quand ils n'avaient pas réussi, au bout

(1) Dans cette même scène, un autre des combattants brandit une arme dans laquelle Mariette (*Les Mastabas de l'Ancien Empire*, p. 345) voit une massue, et qui paraît être en réalité une pagaie.

(2) La scène est surmontée de la légende : (→)

(3) L., *D.*, II, 105 *b* (barques de droite).

(4) Cf. cependant L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. XX, et aussi *A.S.A.*, I, p. 155, fig. 9.

(5) *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV, et II, pl. V. — Sur cette dernière représentation, cf. p. 206, note 3.

d'un laps de temps déterminé, à remonter dans la barque? ou fallait-il, au contraire, qu'ils fussent réellement tombés à l'eau? Nous en sommes là-dessus réduits aux hypothèses, de même que nous ne saurions dire si le vainqueur recevait un prix[1], ou si tels accessoires assez mystérieux qu'on voit parfois aux mains des combattants présentent en effet une signification en rapport avec le combat lui-même[2]; l'absence de légendes, qui est une des caractéristiques des scènes de joutes[3], est, à ce point de vue, particulièrement regrettable. Du moins peut-on dire qu'il y a, dans toutes ces représentations, tant d'animation joyeuse et de vie débordante, que leur caractère de fêtes, en dernière analyse, paraît bien nettement établi[4].

γ. — SCÈNES FIGURANT, D'UNE FAÇON GÉNÉRALE, DES ÉPISODES DE LA VIE AU MARAIS.

Scènes d'abordage. — Il importe de ne pas confondre avec les scènes de joutes d'autres représentations, d'un caractère assez analogue au premier abord, qui figurent, non plus la rencontre intentionnelle, mais l'abordage fortuit de deux embarcations. Les deux exemples les plus typiques de représentations de cet

(1) Peut-être l'équipe vaincue abandonnait-elle à l'autre une partie de ce qu'elle transportait dans sa barque (fruits, fleurs, oiseaux, etc.); *Deir el Gebrawi*, II, pl. V, registres 1 et 3, un personnage debout à l'une des extrémités de la barque élève ainsi, comme un trophée, deux fleurs de lotus d'une grandeur démesurée. Il faut remarquer cependant que ce geste, ici encore (cf. p. 195, note 3, et p. 196, note 1), peut très bien n'être, en réalité, qu'un geste d'offrande : on le retrouve en effet à peine modifié — une des deux fleurs est seulement remplacée par un canard — au registre 2 de cette même représentation de *Deir el Gebrawi*, II, pl. V, dans une scène qui n'est sûrement pas une scène de joute.

(2) Cf., par exemple, L., *D.*, II, 105 *b*, l'objet immergé par le personnage agenouillé dans la barque de droite du groupe de gauche (sur cet objet, cf. p. 212, note 1).

(3) Les seules inscriptions qu'on puisse y relever sont celle du mastaba de Leyde, donnée plus haut (cf. p. 208, note 2), et la légende à peu près entièrement effacée de *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV, que Davies (p. 13) traduit «Strike, strike... boatmen». — Cf. encore la légende de Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CX (= Erman, *Reden, Rufe...*, p. 57-58).

(4) C'est pourquoi les combattants sont souvent couronnés de fleurs (M M, p. 288 = D 41; *Akhethetep*, pl. XIV — cf. p. 201); quelques-uns laissent voir, en outre, enroulée autour de leur cou, une tige de lotus dont la fleur leur retombe sur la poitrine (*Akhethetep*, pl. XIV). D'autres ne portent que ce dernier ornement, sans la couronne de tête (*Ptahhetep*, pl. XXV-XXVI); ou bien un certain nombre seulement des hommes de l'équipage — les deux barreurs, par exemple, dans les barques du mastaba de Leyde — ont ainsi la tête ornée de fleurs. Le nombre de ces fleurs est ordinairement de deux (disposées, l'une en avant du front, et l'autre derrière la tête) ou de trois (une devant, une derrière, et une sur le sommet du crâne). — Pour le costume porté par les personnages qui prennent part aux joutes, cf. p. 204, note 1, et p. 207, note 1.

ordre appartiennent à la VI[e] dynastie; ils sont respectivement tirés du tombeau de [hiéroglyphes] à Sakkârah et de celui de [hiéroglyphes] à Deir el-Gebrâwi. Dans le premier cas [(1)], c'est par un mouvement du pied que le personnage qui fait office de barreur réussit à éviter le choc dont sa barque est menacée [(2)]; à Deir el-Gebrâwi, au contraire, le même résultat paraît être obtenu rien que par une manœuvre appropriée des perches-rames (fig. 57) [(3)].

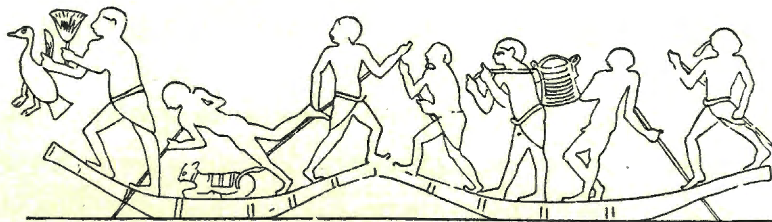


Fig. 57. — Rencontre de deux barques de papyrus (*Deir el Gebrawi*, II, pl. V).

Scènes de transport par eau. — Les incidents de ce genre devaient se produire très fréquemment dans la réalité [(4)], puisqu'en Égypte les marais et les canaux ont longtemps été les seules, et sont restés, même après que les habitants se furent enhardis à pratiquer de plus en plus la navigation fluviale, les grandes voies de communication [(5)]. Les barques légères qui parcouraient sans cesse ces marais n'étaient donc pas seulement des embarcations de plaisance, conduisant des personnages de haut rang à des parties de pêche ou de chasse; c'étaient, pour la plus grande part, des barques de charge, dans lesquelles des gens de toutes conditions se transportaient, avec armes et bagages, là où les appelaient les exigences de la vie et du labeur quotidiens. La variété même des objets dont se compose la cargaison de ces barques montre assez l'importance des services que celles-ci rendaient aux Égyptiens. Elles leur servaient d'abord, bien entendu, à rapporter les produits qu'ils tiraient des marais eux-mêmes,

(1) Capart, *Une Rue de Tombeaux*, II, pl. LXXXIII.

(2) Idem, I, p. 65-66 : «Dans la rapidité de la marche, le second canot va heurter le premier; le gaffeur d'arrière le repousse du pied, tandis qu'il active la marche en avant de son propre canot».

(3) *Deir el Gebrawi*, II, pl. V. La scène est intercalée entre deux représentations de joutes; le mouvement par lequel le barreur de la barque de gauche s'incline sur sa perche rappelle tout à fait celui qu'on observe dans la scène de joute du tombeau d'Akhout-hotep (cf. p. 206, note 1).

(4) Comme aussi les embarcations égyptiennes de cette époque devaient — tout comme celles d'aujourd'hui — s'échouer très facilement : et il est même assez singulier que ces scènes d'échouage ne soient pas plus souvent représentées dans les mastabas.

(5) Cf. p. 203.

papyrus, lotus, fruits, oiseaux, etc. Les lotus sont ordinairement figurés soit par leurs fleurs seules [(1)], soit par des fleurs ayant gardé la plus grande partie de leur tige [(2)], soit encore par des bottes réunies en faisceaux cylindriques et ligaturées [(3)]. Les fruits affectent tous la même forme arrondie, et sont représentés, suivant une convention habituelle aux artistes égyptiens, au-dessus des paniers dans lesquels ils sont contenus en réalité [(4)]. Les oiseaux, enfin, appartiennent à l'espèce des canards [(5)], ou à celle des ibis [(6)] ou des huppes [(7)]; ils sont tantôt posés à même la barque [(8)], tantôt [(9)] juchés sur une base cubique [(10)] formant perchoir [(11)] : ou bien une cage les retient emprisonnés par groupes de cinq ou de six [(12)].

Dans ces mêmes embarcations, on voit encore des paniers, qui ne laissent malheureusement rien deviner sur la nature de leur contenu [(13)]; on y voit des pains [(14)], des vases [(15)], et jusqu'à des pièces d'étoffe [(16)], en un mot, tous les objets

(1) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX (2[e] registre, barque de gauche); L., *D.*, II, 60 (? — registre supérieur, barque de droite); *Deir el Gebrawi*, II, pl. V; L., *D.*, II, 105 *b* (barques du groupe de droite).

(2) *Akhethetep*, pl. XIV (1[er] et 2[e] registres, barques de droite); *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX; L., *D.*, II, 105 *b* (barques du groupe de gauche).

(3) *Ptahhetep*, pl. XXV; *Akhethetep*, pl. XIV (? registre inférieur, barque de gauche).

(4) *Ptahhetep*, pl. XXV (scène de joute, bateau du milieu) et XXVI (bateau de droite); Holwerda-Boeser, pl. XIV (scène de joute, barque du milieu et barque de droite); L., *D.*, II, 105 *b* (scène de joute, les quatre barques).

(5) *Ptahhetep*, pl. XXV (scène de joute, barque de gauche); *Akhethetep*, pl. XIV (barques du registre supérieur); L., *D.*, II, 60 (oiseaux encagés); *Deir el Gebrawi*, I, pl. V et VI.

(6) Holwerda-Boeser, pl. XIV (scène de passage de gué).

(7) L., *D.*, II, 12 (?); L., *D.*, II, 60 (? — les deux oiseaux perchés).

(8) *Ptahhetep*, pl. XXVI (scène de joute, barque du milieu); *Akhethetep*, pl. XIV (barques du registre supérieur).

(9) L., *D.*, II, 12; *Akhethetep*, pl. XIV (registre supérieur, barque de droite); Holwerda-Boeser, pl. XIV (scène de passage de gué).

(10) Cette base représente sans doute une resserre dans laquelle on enfermait les objets que l'eau aurait pu détériorer.

(11) Il faut évidemment supposer que les oiseaux y étaient attachés par un lien quelconque.

(12) L., *D.*, II, 60 (registre supérieur, barque de gauche); *Ptahhetep*, pl. XXV (scène de joute, barque de gauche). — Quelquefois, d'autres oiseaux sont en outre posés sur le dessus de la cage (*e. g.*, L., *D.*, II, 60).

(13) *Akhethetep*, pl. XIV (barques du registre supérieur); *Deir el Gebrawi*, I, pl. V; II, pl. V (registre du milieu, barque de droite. — Le panier est ici porté sur le dos d'un homme qui se tient debout dans la barque).

(14) ? — *Ptahhetep*, pl. XXV (scène de joute, barque du milieu).

(15) *Akhethetep*, pl. XIV (registre supérieur, barque de droite).

(16) *Ptahhetep*, pl. XXVI (scène de joute, barque de droite. — La pièce est soigneusement pliée, et posée sur le siège en papyrus dont il a été question page 188, note 5).

ou provisions d'usage courant que les Égyptiens emportaient avec eux dans leurs pérégrinations quotidiennes[1]. C'est bien ici un tableau de l'existence sur le marais, à l'époque des IVe-VIe dynasties; tableau très vivant, et aussi, sans doute, assez fidèle, en dépit de l'intention funéraire qui a donné naissance aux représentations dans lesquelles cette existence est figurée. Celles-ci en effet — il convient de le rappeler une fois de plus — ont un double objet; elles tendent à être une copie de la vie réelle, mais, en même temps, elles constituent un moyen mystique d'assurer au mort la jouissance et le bénéfice des objets qu'elles reproduisent[2]. S'il est probable, dès lors, qu'elles comportent certains détails qui ne s'expliquent que par cette dernière raison[3], elles n'en demeurent sans doute pas moins, dans l'ensemble, d'une exactitude suffisante, et nous pouvons être assurés que les scènes qu'elles retracent devaient correspondre assez précisément à la réalité.

Scènes représentant la traversée du marais par des animaux. — *a) Traversée à gué.* — Les mêmes remarques s'appliquent aux bovidés qu'on observe en si grand nombre dans les tableaux de navigation au marais. Ils y figurent à la fois pour symboliser les victimes que réclamait le culte du mort, et parce que les Égyptiens, dans la pratique, devaient avoir sans cesse l'occasion d'emmener

(1) On y voit même des objets passablement énigmatiques, par exemple le disque (est-ce un pain?) dressé à l'arrière d'une des barques de droite de L., *D.*, II, 60, ou encore cette sorte d'outre (?) qui fait partie de la cargaison d'une des barques du tombeau d'Akhout-hotep (*Akhethetep*, pl. XIV, registre supérieur, barque de droite). C'est cette même outre, à ce qu'il semble, qu'on retrouve L., *D.*, II, 60, roulée autour des reins de deux des rameurs de la barque de gauche; il se pourrait donc que nous eussions affaire à un engin de pêche affectant la forme d'une grande poche allongée, et ce serait alors cet engin qu'un des personnages d'une des barques de L., *D.*, II, 105 *b*, serait occupé à mettre à l'eau (cf. p. 209, note 2). — Il est bien difficile, en revanche, de hasarder aucune conjecture à propos du dispositif installé L., *D.*, II, 60 sur l'avant de la barque de gauche. Peut-être s'agit-il simplement d'un panier ou d'une cage d'une forme particulière.

(2) Cf. p. 169-170.

(3) C'est ainsi que les canards sont souvent figurés avec les ailes à demi déployées, c'est-à-dire tout à fait comme dans les scènes d'offrandes (*Ptahhetep*, pl. XXVI, barque du milieu; *Akhethetep*, pl. XIV, barques du registre supérieur); parfois même, pour qu'il n'y ait aucun doute sur le caractère funéraire de la scène, ils sont présentés à bout de bras par un personnage debout dont le geste reproduit précisément le geste rituel de l'offrande (*Deir el Gebrawi*, I, pl. VI; II, pl. V, barque de gauche du registre du milieu — cf. à ce sujet p. 209, note 1) : parfois encore, ce sont les fleurs qui sont présentées de la même manière (*ibid.*, barques de gauche des registres supérieur et inférieur). — L'exemple le plus caractéristique est sans doute celui de L., *D.*, 101 *b*, où l'on voit une barque servir uniquement au transport d'une cuisse de bœuf, c'est-à-dire de la pièce par excellence du sacrifice offert au mort.

ainsi leur bétail avec eux, pour le vendre, par exemple, ou tout simplement pour le mener au pâturage, ou pour tel autre motif[1]. Les représentations nous apprennent qu'ils transportaient dans leurs barques mêmes les animaux jeunes et peu encombrants, comme les veaux[2], et aussi, exceptionnellement, les animaux de plus grandes dimensions, lorsque ceux-ci étaient isolés (fig.

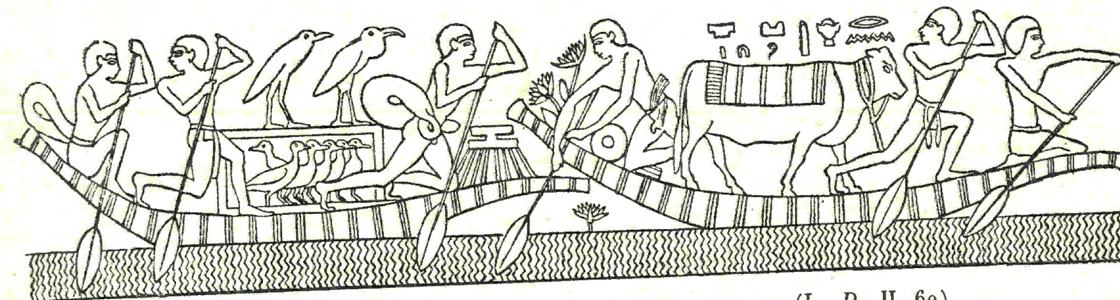


Fig. 58. — Animaux transportés dans des barques de papyrus (L., *D.*, II, 60).

58)[3]; au contraire, lorsqu'il leur fallait faire traverser un marais ou un canal à un troupeau tout entier, la légèreté de leurs embarcations les contraignait de recourir à d'autres procédés[4], et les conducteurs faisaient alors passer leurs bêtes soit à gué, soit à la nage. Dans le premier cas, ils entraient le plus souvent dans l'eau avec elles[5]; mais, parfois aussi, l'opération nécessitait le concours de deux barques[6], lesquelles encadraient le troupeau à droite et à gauche — ou, peut-être, en avant et en arrière[7] — et l'empêchaient ainsi de s'écarter

(1) Par exemple, Maspero (*La Culture et les Bestiaux dans les tableaux des tombes de l'Ancien Empire*, — cf. *Études égyptiennes*, t. II, 1er fasc., p. 103) pense qu'en été on menait le troupeau baigner à la rivière, quand on le pouvait, « une fois au moins par jour, vers l'heure de midi ».

(2) Ceux-ci sont habituellement représentés couchés (*Deir el Gebrawi*, I, pl. IV; II, pl. IV et V); *Deir el Gebrawi*, I, pl. V, le veau est porté sur le dos du berger agenouillé dans la barque.

(3) L., *D.*, II, 60 (bœuf debout, surmonté de la légende : (→) [hieroglyphs] (cf. Maspero, *loc. laud.*, p. 105) [hieroglyphs]); MM, D 23 (une vache couchée dans une barque; dans une autre barque, une autre vache, et la légende [hieroglyphs] : un chef bouvier — [hieroglyphs] — est assis dans une barque spéciale qui précède le convoi). — Bœufs et veaux ont le dos protégé par une couverture; les uns et les autres étaient vraisemblablement attachés (la longe du bœuf de L., *D.*, II, 60 est apparente).

(4) Sur ces scènes de passage des marais et des canaux, cf. l'étude de Maspero (*loc. laud.*, p. 106-110), et aussi Sethe, *A. Z.*, 1907, p. 13.

(5) *Akhethetep*, pl. XIV; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXII, etc. (pour une liste complète des références, cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 61; quelques légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 28-29). — Le mot égyptien qui désigne le passage à gué est le mot [hieroglyphs], [hieroglyphs] (Maspero, *Études égyptiennes*, I, p. 75).

(6) MM, D 2 et D 15 (la scène, dans les deux cas, est seulement décrite); *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX.

(7) Cf. Maspero, *Études égyptiennes*, t. II, p. 107. — Si c'est la première hypothèse qui est la vraie,

du chemin dans lequel la pratique avait enseigné à ses guides qu'il ne risquait pas de perdre pied[1] : les bouviers, ordinairement au nombre de deux[2] ou de trois[3], prenaient place dans chacune de ces barques, armés de perches dont ils se servaient tour à tour pour diriger leur embarcation, et pour hâter ou redresser la marche des animaux confiés à leur garde (fig. 59)[4].

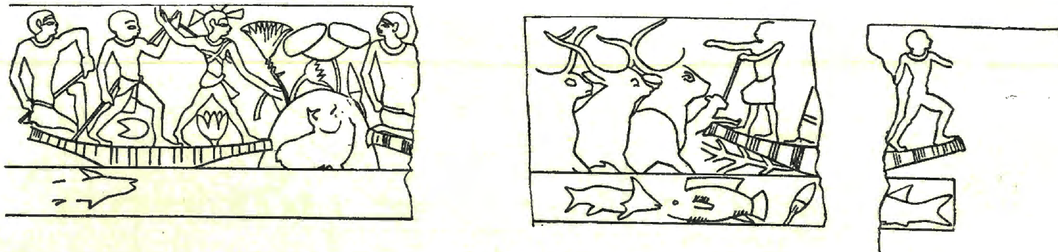


Fig. 59. — Troupeau traversant un marais à gué sous la protection de barques de papyrus (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XX).

b) *Traversée à la nage.* — Les scènes de traversée à la nage[5], beaucoup plus fréquentes, dans les représentations, que les scènes de passage à gué[6], et qui comportent toujours un nombre de bovidés beaucoup plus considérable (au

comme il est probable (la surveillance d'un troupeau paraît devoir être en effet plus efficace quand celui-ci est encadré latéralement), il faut expliquer par une convention de dessin le fait que les barques semblent bien, en réalité — cf., par exemple, *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX — précéder et suivre les animaux.

(1) La représentation de *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX, comporte trois embarcations au lieu de deux; mais le rôle de la troisième consiste moins à diriger le troupeau qu'à le défendre : on voit en effet son équipage attaquer un hippopotame qui s'était levé sur le passage des deux premières barques (il se pourrait, dès lors, que la troisième embarcation décrite MM, p. 210, comme «flottant sur l'eau» remplit un office analogue : cette embarcation est accompagnée de la légende «naviguer(?) (sur) la barque *śmḥ*»(?)).

(2) MM, D 2.

(3) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX (?). — Dans cette représentation, les bœufs ont tout le devant du corps sorti de l'eau, comme s'ils étaient assis sur leur train de derrière et refusaient d'avancer.

(4) Sur ces scènes de passage à gué, cf. aussi F. Hartmann, *L'Agriculture dans l'ancienne Égypte*, p. 250.

(5) Idem, p. 249 et suiv.

(6) Principales représentations : MM, D 60; L., *D.*, II, 60; *Ergänzungsband*, pl. XII; Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Ptahhetep*, pl. III (= *Resultate...*, VIII = *The Ramesseum*, pl. XXXIII); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXVIII (cf. Maspero, *op. cit.*, p. 108-109); *Deshasheh*, pl. XV (la barque représentée dans cet exemple est peut-être, il est vrai, une barque en bois; cf. p. 235, note 3); Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. XXVII-XXX; Mogensen, *Mastaba*, pl. I; Daressy, *Le Mastaba de Mera*, p. 526. — Pour une liste plus complète de références, cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 61; les légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 29-31.

tombeau de à Sakkârah, ce nombre n'est pas inférieur à trente-trois[1]), se distinguent encore de celles-ci en ce que l'effort accompli par les bœufs y est, en général, très visible : souvent, même, certains détails caractéristiques de cet effort — par exemple, la saillie, au-dessus de l'eau, du garrot et de la partie antérieure du dos, conséquence ordinaire, chez les quadrupèdes, du

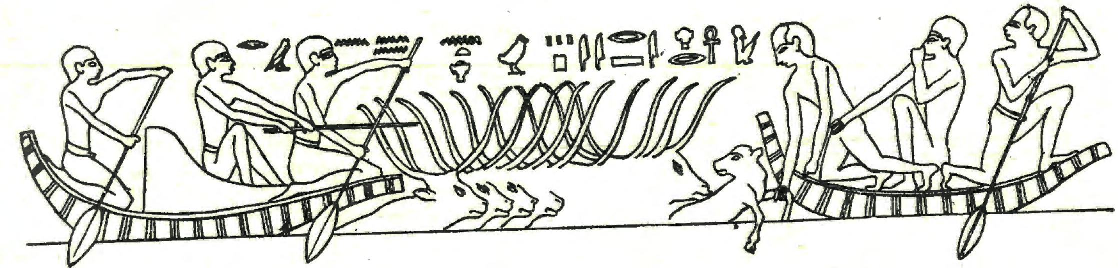


Fig. 60. — Troupeau traversant un marais à la nage (L., *D.*, II, 60).

mouvement de natation — sont très justement observés et très heureusement rendus[2]. Le troupeau avance, tantôt[3], comme tout à l'heure, entre deux barques dont on ne peut dire avec certitude si elles le flanquent des deux côtés, ou si elles se contentent de le précéder et de le suivre (fig. 60)[4], tantôt derrière une barque unique[5]. Dans l'un et l'autre cas, un jeune veau ouvre la marche, et semble montrer la voie au gros de la troupe[6]; il est le plus souvent attaché, par le cou ou par la patte, à une corde dont l'un des hommes de la barque tient l'extrémité dans sa main : et les artistes égyptiens se sont plu, d'ordinaire, à représenter ce singulier chef de file au moment où, à bout de forces et la langue pendante, il est remonté à bord du canot[7]. Au reste, il n'était pas toujours le seul à ne pas pouvoir suivre le train : pour être plus vigoureux que lui, les bœufs, eux aussi, n'en restaient pas moins quelquefois en détresse, et l'embarcation était alors obligée de s'arrêter, afin de leur laisser le temps de regagner la distance perdue[8].

(1) Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. XXVII-XXX.

(2) Cf. surtout L., *D.*, II, 60, et Holwerda-Boeser, pl. XIV.

(3) L., *D.*, II, 60; Capart, *loc. laud.*

(4) Cf. p. 213, note 7.

(5) Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Ptahhetep*, pl. III (? — représentation fragmentaire); *Deshasheh*, pl. XV (*ibid.*). — Parfois aussi, on observe deux barques, mais qui précèdent toutes les deux le troupeau (*Ergänzungsband*, pl. XII).

(6) L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 60. — Cf. les représentations énumérées p. 214, note 6.

(7) L., *D.*, II, 60; *Ptahhetep*, pl. III.

(8) Telle paraît être la signification d'une scène, malheureusement très mutilée, de *Deshasheh*,

L'équipage de cette embarcation[1] pouvait comprendre un assez grand nombre de personnes[2]. Lorsque, comme c'est le cas le plus fréquent, il n'en comprend que trois[3] ou quatre[4], deux hommes manœuvrent les rames[5]; ceux qui ne sont pas occupés à cette besogne accomplissent proprement l'office de bouviers ( )[6], et sont munis, en cette qualité, d'un bâton avec lequel ils pressent ou ralentissent tour à tour la marche du cortège. Une des fonctions essentielles de ces paraît avoir consisté à protéger le troupeau contre les ennemis qui auraient pu l'attaquer en route, particulièrement contre les crocodiles[7]; ils récitaient, à cet effet, au moment où ceux-ci allaient s'avancer[8], une de ces formules conjuratoires dont l'importance nous est attestée par de nombreux textes[9], et dont le papyrus magique Harris, entre autres, nous a

pl. XV (cf. p. 214, note 6); il n'en subsiste que la barque et le veau, suivis, à un assez long intervalle, par des bœufs qui nagent : la légende inscrite au-dessus de la barque porte (⟵) « . . . . . par le bouvier. Immobilise (proprement : fais planer) (sc. le canot) au milieu de l'eau (?) » (cf. *Deshasheh*, p. 44). — De fait, les rameurs, afin de permettre aux retardataires de les rejoindre, semblent bien vouloir arrêter la marche de leur embarcation, et pratiquer, à cet effet, le mode de nage appelé *scie* (sur cette nage, cf. plus bas (**46**)); en outre, un personnage debout à l'avant fait le geste de jeter l'ancre (? — cf. p. 231).

(1) Quand il y a plusieurs embarcations, la composition de l'équipage paraît être la même pour chacune d'elles.

(2) Par exemple, celui de la barque de Deshasheh se compose de quatre rameurs et de trois bouviers (?), en tout sept personnes.

(3) L., *D.*, II, 60; Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Ptahhetep*, pl. III.

(4) Capart, *loc. laud.*

(5) Il s'agit, cette fois, de pagaies, et non plus de perches comme dans les scènes de passage à gué (cf. p. 214); cette différence (qui n'est pas toujours, au surplus, fidèlement observée — cf., par exemple, Mogensen, *Mastaba*, pl. I, et fig. 4) s'explique par le fait que des perches auraient souvent risqué d'être inefficaces dans des marais dont la profondeur était assez grande pour que des bœufs fussent obligés de les traverser à la nage. — Les pagayeurs sont placés, soit tous les deux au milieu, soit l'un à l'avant, et l'autre à l'arrière de la barque; le pagayeur d'avant est quelquefois remplacé par un bouvier, dont la fonction consiste à encourager, et, au besoin, à secourir le veau qui nage en avant du reste du troupeau.

(6) Les bouviers étaient sous l'autorité d'un chef qui portait le nom de (cf. p. 213, note 3).

(7) Cf. Maspero, *op. cit.*, p. 106-107 — et la formule ( ) de Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. XXX.

(8) Le crocodile est ordinairement représenté dans le voisinage, soit de la barque, soit du troupeau, c'est-à-dire à un endroit où il paraît tout à fait urgent qu'il soit immobilisé par l'incantation du bouvier.

(9) Cf., par exemple, le papyrus n° 3 de Berlin : . La traduction de Maspero « mettant à l'arrière ceux des bergers qui s'entendent aux choses (magiques) pour jeter un charme sur le passage de l'eau » (*Études égyptiennes*, I, p. 75) est des plus hasardées (cf. la traduction assez différente donnée par Loret dans *Recueil de travaux*,

conservé de très curieux exemples[1]. Cette récitation s'accompagnait naturellement de gestes, dont l'accomplissement était indispensable au succès de la conjuration; au tombeau de (fig. 61), les exorciseurs, au nombre de deux par barque, étendent horizontalement devant eux leur bras droit, et leur index allongé semble menacer le crocodile[2], tandis qu'ils prononcent les paroles

Fig. 61. — Traversée d'un marais à la nage par un troupeau de bovidés — Bouviers récitant la formule conjuratoire contre les crocodiles (Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. XXX).

sacramentelles qui doivent mettre celui-ci hors d'état de nuire[3]. Naturellement aussi, ces paroles, pour que le charme opérât, devaient être toujours sensiblement les mêmes : et, de fait, la formule employée est immuable, ou à peu près. Sous sa forme la plus typique[4] : , elle a donné lieu à deux interprétations assez différentes. Erman[5] traduit : « Ô berger! prends bien garde à (proprement : que ton visage vive grandement contre) ce *šjj* qui est dans l'eau, (et) qui vient sans qu'on le voie! »; il suppose en effet — et l'hypothèse est très vraisemblable — que le

XI, p. 128); on doit noter, d'ailleurs, que la place de ces bergers est indifféremment à l'avant (*Deshasheh*, pl. XV; Capart, *loc. laud.*, barque de gauche), au milieu (L., *D.*, II, 60, barque de droite; *Ptahhetep*, pl. III) ou à l'arrière (Capart, *loc. laud.*, barque de droite) de la barque.

(1) Un des chapitres de ce papyrus est à dire « près d'une eau contenant des crocodiles » (Chabas, *Le Papyrus magique Harris*, p. 121 — cf. Maspero, *Études égyptiennes*, II, p. 106-107).

(2) Que ce fût là le geste rituel de l'incantation, c'est ce que prouvent, non seulement les représentations, mais aussi, comme l'a fait remarquer Erman (*Reden, Rufe...*, p. 30), la légende de Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXVIII : « ô gardien de bœufs! ta main au-dessus de l'eau! » (cf. la même formule dans Daressy, *Le Mastaba de Mera*, p. 526).

(3) Capart, *loc. laud.* (de la main gauche ils tiennent, dans l'une des barques, leur bâton, dans l'autre, la corde d'attache du veau (?)) : cf. aussi *Deshasheh*, pl. XV. — Dans d'autres exemples, l'exorciseur allonge obliquement le bras droit, et porte la main gauche à sa bouche, comme s'il voulait s'en servir en guise de porte-voix afin de se faire mieux entendre (L., *D.*, II, 60); au tombeau de Ptah-hotep il a le bras droit levé et l'autre abaissé.

(4) MM, D 2; Mogensen, *Mastaba*, pl. I, etc.

(5) *Reden, Rufe...*, p. 30.

mot (var. :) est une expression périphrastique s'appliquant au crocodile, et désignant peut-être cet animal par le terme «herbe du lac». Le sens «non vu» qu'il donne au mot — tout en reconnaissant lui-même que ce verbe signifie proprement «être (ou rendre) aveugle»[(1)] — est au contraire des plus douteux; et la traduction de Maspero[(2)] «Ô ce berger! ta face est toute-puissante contre les étangs; *Celui qui est sur l'eau*[(3)] s'en va aveuglé» paraît préférable, en ce qui concerne tout au moins la seconde partie de la formule. Celle-ci, au surplus, parce qu'elle trouvait son application aussi bien lorsque le troupeau passait le marais à gué[(4)] que lorsqu'il le traversait à la nage, se rencontre, à quelques variantes près[(5)], dans la plupart des scènes que nous venons d'étudier[(6)]; au tombeau de [(7)], elle revêt la forme

(1) *Reden, Rufe...*, p. 30. — Sur ce mot, cf. aussi Erman-Grapow, *Ægyptisches Handwörterbuch*, p. 181.

(2) *Études égyptiennes*, II, p. 107.

(3) Ces mots constitueraient une autre façon périphrastique de nommer le crocodile (Maspero, *loc. laud.*).

(4) D 2, D 15; L., *D.*, II, 105 *b*, etc.

(5) Sur ces variantes, cf. Erman, *Reden, Rufe...*, p. 30; la plus habituelle consiste dans la suppression du second membre de la phrase. Les variantes fournies par les mastabas D 15 et D 60 de Mariette, ainsi que par la tombe n° 16 de Sakkârah (L., *D.*, II, 60) et par le tombeau de Tj avaient déjà été étudiées par Maspero (*op. cit.*, p. 108); il faut y ajouter celle du mastaba de Leyde [ ] (Holwerda-Boeser, pl. XIV), et celle de la tombe n° 2 de Zaouiyet el-Meitîn [ ] [ ] (L., *D.*, II, 105 *b*).

Au tombeau de Ptah-hotep, la formule est remplacée par les mots [ ] adressés au crocodile (? — Griffith, *Ptahhetep*, p. 9, comprend : «O filthy one, may your heart be pleased with the water-weeds (?)»; Erman (*Reden, Rufe...*, p. 30) traduit «O *ìḥś*, sei froh gegen das *šjj*»). — La phrase se retrouve encore *Deir el Gebrawi*, I, pl. V, au-dessus du berger agenouillé dans la barque et portant un veau sur son dos (cf. p. 213, note 2); les représentations de *Deshasheh*, pl. XV, et de *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX, ne comportent pas d'incantation.

Quelquefois enfin, la formule habituelle de la conjuration est introduite dans un véritable dialogue, cf. Daressy, *Le Mastaba de Mera*, p. 526 : (sur cette dernière phrase, cf. p. 217, note 2) — .

(6) Ces scènes sont quelquefois accompagnées de la légende générale [ ] (= ?) (L., *D.*, II, 105 *b*), que Maspero (*op. cit.*, p. 109) traduit «sortir du marécage et du bourbier à la sauvegarde (du berger)»; on rencontre également les indications encore plus générales , , (MM, D 2, D 15; L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. XI), lesquelles signifient «passage du lac» ou «passage du lac par les bœufs» (cf. Erman, *Reden, Rufe...*, p. 29, note 6 — Maspero, *op. cit.*, p. 107, traduit «faire prendre l'étang aux bœufs»).

(7) Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. XXVII-XXX.

particulièrement développée [(1)]. Erman[(2)] traduit : «Ô berger! prends garde à ce *šjj* qui est dans l'eau, afin que ceux-ci (sc. : les taureaux) n'aillent pas[(3)] à ce *šjj* sans le voir (proprement : s'il n'est pas vu). Prends bien garde à lui.» Nous préférerions comprendre : «Ô berger! prends garde à ce *šjj*, (à) *Celui qui est sur l'eau*[(4)]! que ceux-ci (sc. : les taureaux) n'aillent pas à ce *šjj*[(5)]! Qu'il soit aveuglé! Prends bien garde à lui!»

δ. — AUTRES SCÈNES DANS LESQUELLES FIGURENT DES BARQUES DE PAPYRUS.

Pour en avoir terminé avec les principaux usages auxquels étaient employées les barques de papyrus, il convient de noter que ces barques pouvaient jouer parfois encore, à l'époque memphite, un rôle important dans les cérémonies de l'enterrement, et servir à transporter non seulement un certain nombre des personnes qui prenaient part ou assistaient à ces cérémonies[(6)], mais encore le mort lui-même. A cet égard, la représentation de Dahchour (fig. 62), dans laquelle deux barques funéraires, qui paraissent bien être faites de papyrus, reçoivent respectivement le sarcophage et le naos du défunt[(7)], est des plus intéressantes, car il faut sans doute y voir la survivance d'une coutume qui avait dû disparaître, en réalité, vers l'époque de la IV[e] dynastie : à partir de cette date, en effet, c'est sur des barques en bois, comme nous le verrons par

(1) Devant la barque de gauche on lit en outre : (⟶) (cf. p. 216, note 7), et, devant l'autre barque, .

(2) *Reden, Rufe...*, p. 30.

(3) *Tm iw nw* est ici pour *tm nw iw* (Erman, *loc. laud.*, p. 29, note 6).

(4) Cf. p. 218, note 3.

(5) La traduction «regarde ( ) vers ce *šjj*, afin qu'il soit aveuglé», pour séduisante qu'elle soit, semble impossible, le verbe n'apparaissant qu'à partir du Nouvel Empire, et se construisant régulièrement avec la préposition (cf. Erman-Grapow, *Ægyptisches Handwörterbuch*, p. 78).

(6) J. de Morgan, *Dahchour* (1895), pl. XXII (la petite barque du registre supérieur). — C'est aussi une barque de papyrus que montent, à Deshasheh, les cinq hommes qui dressent leurs perches (?) derrière la barque funéraire de Shedou (*Deshasheh*, pl. XXV — cf. p. 157, note 4).

(7) *Dahchour* (1895), loc. laud.; cf. p. 153, note 6.

la suite[1], que les morts égyptiens devaient passer le plus habituellement le Nil pour se rendre à la nécropole.

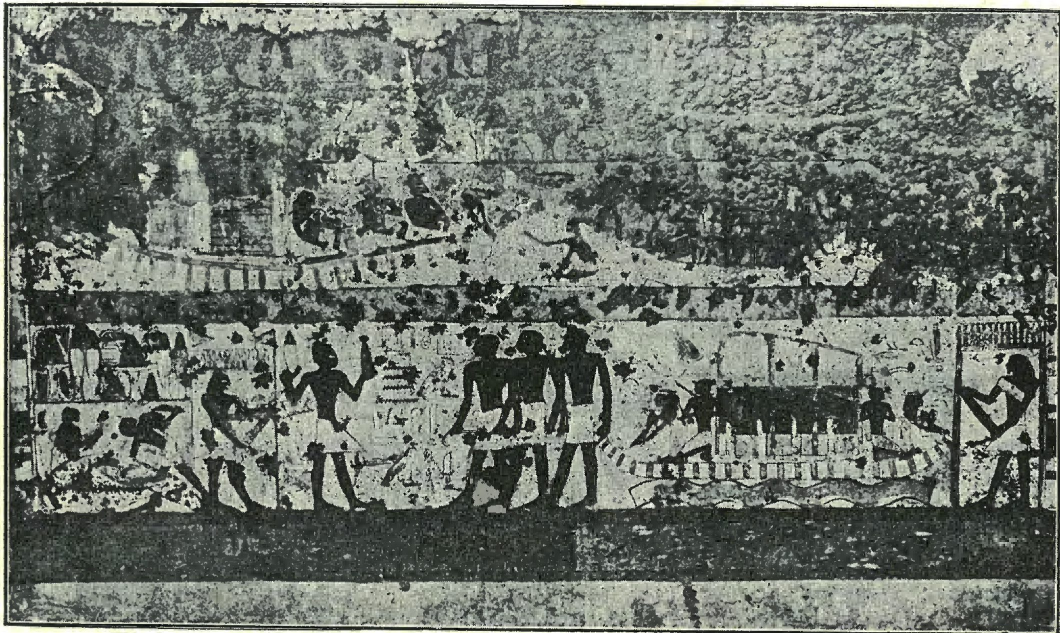


Fig. 62. — Procession funéraire — Transport du sarcophage et d'un naos dans des embarcations de papyrus (? — *Dahchour*, 1895, pl. XXII).

Signalons enfin un certain nombre de scènes dans lesquelles figurent des barques de papyrus, et dont la signification n'apparaît pas toujours très clai-



Fig. 63. — Scène de pêche (? — L., *D.*, II, 56 *a* bis).

rement. Au tombeau de [hieroglyphs] (Ve dynastie) (fig. 63)[2], un personnage est assis (?) dans une barque dont le milieu est occupé par un filet (?)[3]; de la

(1) Cf. plus bas **(47)**. — Ces barques de bois, d'ailleurs, reproduisent extérieurement l'aspect des barques de papyrus.

(2) L., *D.*, II, 56 *a* bis.

(3) Dans cette barque, qui est manœuvrée à la perche par un homme debout à l'arrière, on relève en outre la présence d'un vase et d'une fleur.

main gauche, il élève à hauteur de sa bouche un porte-voix (?) constitué par un jonc creusé (?), et paraît donner, de la sorte, des ordres à une équipe de six hommes — dont trois sont devant lui et trois autres derrière — occupés à soulever au moyen de cordes une énorme poutre (?)[1]. Un serviteur, debout en avant de l'embarcation, et tenant d'une main un bâton, présente, de l'autre, une fleur à ce mystérieux personnage, lequel, s'il faut en croire la légende, fait l'action [hieroglyphs] (= [hieroglyphs] ?[2]) [hieroglyphs] (?). — Pour être moins énigmatiques, certaines représentations du tombeau de [hieroglyphs] à Deir el-Gebrâwi[3] n'en présentent pas moins un caractère assez confus. Faute de place, sans doute, l'artiste y a réuni et quelque peu mêlé plusieurs motifs : en sorte qu'il est assez difficile de se reconnaître au milieu de toutes ces barques, de dire avec exactitude, par exemple, quelles sont parmi elles les barques de pêche, et quelles sont les barques de transport, ou encore de déterminer celles qui sont montées par des bouviers surveillant le passage de leurs bêtes[4]. La concision n'a été ici obtenue qu'aux dépens de la précision.

§ 3. — CARACTÈRES GÉNÉRAUX ET DÉTAILS PARTICULIERS DES BARQUES EN PAPYRUS.

Des différentes représentations de barques en papyrus que nous venons de passer en revue, il est possible maintenant de dégager à la fois les caractères

(1) Cette poutre supposée se confond, en réalité, avec la représentation de l'eau sur laquelle navigue la barque; les cordes manœuvrées par les six hommes pourraient donc tout aussi bien figurer les extrémités d'un filet de pêche immergé.

(2) Le signe mutilé paraît bien être le signe [hieroglyphs] *mdw*. Le peu qu'il en subsiste, en tout cas, fait songer au porte-voix (?) que le personnage tient à la main; il est possible, dès lors, que ce porte-voix, à cause de l'aspect qu'il présentait, s'appelât en effet en égyptien *mdw*, et que la légende qui accompagne la scène signifie «donner des ordres au moyen du porte-voix *mdw* — mot à mot : émettre le *mdw* — dans le marais». Mais, peut-être aussi, le mot doit-il être pris dans son sens propre de «bâton», et faut-il comprendre «jeter le bâton dans le marais»; ce serait alors ce bâton qui serait tenu dans la main de l'homme assis, et la légende ferait allusion à une cérémonie représentée ici, mais que nous ne connaissons pas. S'il faut, au contraire, donner à l'expression [hieroglyphs] sa signification habituelle «ordonner», on obtient une traduction qui, pour le sens général, se ramène à la première.

(3) *Deir el Gebrawi*, I, pl. V et VI (les scènes reproduites sur ces deux planches se font suite).

(4) La légende [hieroglyphs] inscrite au-dessus d'une barque de pêche paraît se rapporter, en réalité, à la scène de passage à gué figurée un registre plus bas; les deux barques au-dessus desquelles on lit [hieroglyphs] font également partie de cette même scène.

généraux de ces barques, et aussi certaines particularités de détail qu'on y relève de façon, soit constante, soit exceptionnelle.

Forme des barques de papyrus. — Le type est invariablement celui auquel nous avons donné le nom de naqadien[1]; il faut noter seulement qu'il se présente sous deux aspects bien distincts, selon que l'extrémité d'avant et celle d'arrière ont à peu près la même hauteur, ou sont au contraire à deux niveaux nettement différents.



Fig. 64. — Barques de papyrus à extrémités sensiblement égales et symétriques (*Gem-ni-kai*, I, pl. XVII).

Les barques de la première catégorie — *barques à extrémités sensiblement égales et symétriques* (fig. 64) — se répartissent elles-mêmes en deux classes : leur coque peut en effet se trouver en contact avec l'eau sur une grande partie de sa longueur, ou présenter au plan de l'eau une surface tangentielle très réduite[2]. Dans l'un et l'autre cas, d'ailleurs, les extrémités, outre qu'elles sont assez peu relevées, ne sont pas évasées en forme de campane, ou ne le sont que très faiblement.

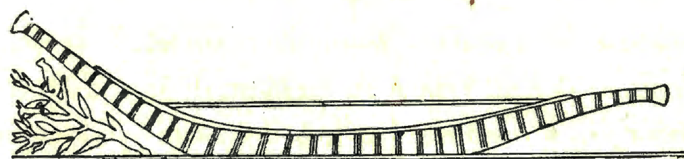


Fig. 65. — Barques de papyrus à extrémités inégales et dissymétriques (L., *D.*, II, 60).

Les *barques à extrémités inégales et dissymétriques* (fig. 65) ont l'arrière relevé suivant un angle obtus, et l'avant sensiblement horizontal; ordinairement, leur surface de contact avec l'eau est assez réduite. Tout comme les barques précédentes, elles se subdivisent en deux classes, différenciées, cette fois, par la forme de leurs extrémités, lesquelles sont, soit uniformément cylindriques, soit terminées en forme de campane[3].

(1) Cf. p. 12 et suiv. — Ajoutons que c'est le plus souvent le type naqadien sans cabine; on ne peut guère en effet appeler de ce nom la resserre (?) qu'on observe parfois (cf. p. 211, note 10, et p. 233) dans ces embarcations.

(2) *Barques à grande surface tangentielle : Dahchour* (1895), pl. XXII; Capart, *op. cit.*, pl. XXVIII; *Deir el Gebrawi*, I, pl. III à VI. — *Barques à surface tangentielle réduite : Deshasheh*, pl. XV (il est vrai que cette barque n'est peut-être pas une barque de papyrus : cf. p. 214, note 6); *ibid.*, pl. XXV; *Gem-ni-kai*, I, pl. XVII et XVIII; L., *D.*, II, 105 *b*. — Sur le rapport entre la longueur de la surface immergée et la longueur totale de l'embarcation, cf. plus bas (**48**).

(3) *Barques dont les extrémités ne sont pas ou sont à peine évasées en forme de campane : Medum*, pl. XXIV; L., *D.*, II, 12, 60, 77; *Dahchour* (1895), pl. XXII (barque transportant le naos du défunt, et barque d'escorte); *ibid.*, pl. XXIV; *Ptahhetep*, pl. XXV et XXVI; *Akhethetep*, pl. XIII et XIV; *Gem-*

Certaines barques enfin[1], dont un des tombeaux de Deir el-Gebrâwi nous offre un petit nombre d'exemples[2] — et qui ne représentent peut-être qu'une variété locale de flotteur, en usage dans cette partie du XIIe nome à l'époque de la VIe dynastie[3] — ne rentrent dans aucune des deux catégories précédentes. Parfaitement horizontales, et n'ayant qu'une de leurs extrémités relevée, elles ressemblent à des barques de type ordinaire qu'on aurait coupées par la moitié (fig. 66); plus probablement, il faut les interpréter comme des radeaux, assemblés suivant le mode habituel, mais dont l'étambot seulement était relevé au moment de la construction. Ces barques, qui semblent avoir été surtout des barques de pêche — dans l'une d'elles, cependant, on voit transporter un veau[4] — sont toujours manœuvrées à la perche.

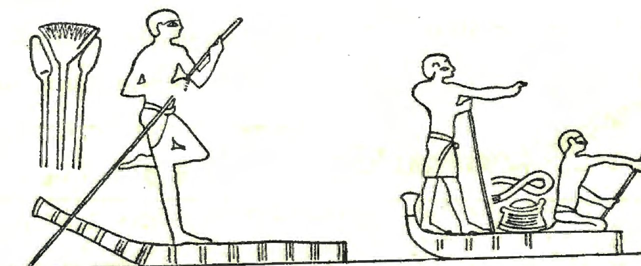


Fig. 66. — Barques de papyrus relevées à l'une seulement de leurs extrémités (*Deir el Gebrawi*, I, pl. IV et V. — Ces deux barques ne se suivent pas dans l'original).

Ligatures et bordage. — Les ligatures servant à retenir les bottes dont la réunion constituait les barques sont le plus souvent figurées dans les représentations[5]; si celles-ci sont fidèles, on peut même préciser que les ligatures les plus courantes étaient celles qui étaient faites de deux ou de trois cordes[6],

ni-kai, I, pl. IV (l'étambot est légèrement recourbé vers l'intérieur). — *Barques à extrémités campaniformes :* Holwerda-Boeser, pl. XIV (scène de pêche au harpon); L., *D.*, II, 60; *Sheikh Saïd*, pl. XI. — Quelquefois l'étambot seul est campaniforme (*e. g.* L., *D.*, II, 56 *a* bis; la barque elle-même présente d'ailleurs ici un type assez bâtard).

(1) Cf. l'explication donnée de ces barques par L. Klebs (*Die Reliefs*, p. 101).

(2) *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV et V (tombeau de [hieroglyphs]).

(3) On doit noter, cependant, la ressemblance que ce type de flotteur présente avec les canots de bois d'*ambadj* usités, aujourd'hui encore, dans la région du Nil Blanc (cf. p. 4-5, et fig. 1).

(4) *Deir el Gebrawi*, I, pl. V.

(5) Quelquefois il n'y a que les ligatures des deux extrémités qui soient représentées (Holwerda-Boeser, pl. XIV — barque accompagnant la traversée des bœufs).

(6) *Ligatures doubles :* Holwerda-Boeser, pl. XIV (barque de pêche au harpon); L., *D.*, II, 60 (chasse au marais, barque de droite); *ibid.* (les deux barques de charge et les deux barques de passage à gué); *Akhethetep*, pl. XIII; *Gem-ni-kai*, I, pl. IV (barque de pêche); *ibid.*, pl. XVII et XVIII; L., *D.*, II, 105 *b*.

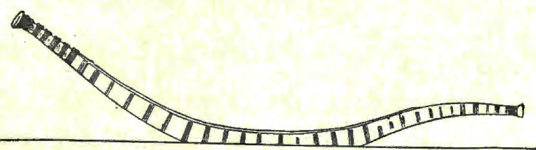
Ligatures triples : L., *D.*, II, 77; *Gem-ni-kai*, I, pl. IV (la grande barque fragmentaire).

Ligatures doubles alternant régulièrement avec des ligatures triples : Ptahhetep, pl. XXV et XXVI.

Dans les représentations où les barques sont peintes, la place des ligatures l'est également (dans

tandis que les ligatures simples[1] et les ligatures de quatre cordes[2] ou davantage n'étaient employées que par exception. D'ordinaire, à mesure que ces ligatures se rapprochent des extrémités, le nombre des cordes qui les composent va en augmentant[3]; parfois, cependant, ce sont les ligatures du milieu de la coque qui sont au contraire les plus fournies[4]. Les deux systèmes se justifient par la nécessité, dans le dernier cas, de soutenir les parties les plus épaisses et, par suite, les plus lourdes de l'embarcation, dans l'autre, de consolider celles qui pouvaient le plus facilement se désagréger.

Chaque ligature, à ce qu'il semble, était attachée par un nœud spécial, arrêté sur la partie supérieure de la muraille[5]. On laissait au besoin ce nœud apparent pour les ligatures des extrémités; l'étambot, en particulier, par son obliquité même, défiait en effet toute escalade, et l'on ne risquait pas d'en dénouer les liens en marchant dessus (fig. 67)[6]. Il en allait différemment pour les ligatures médianes : aussi en protégeait-on les cordes d'attache au moyen d'autres cordes, qu'on fixait dans le haut de la muraille (par un procédé dont les représentations ne permettent malheureusement pas de se rendre compte)[7], et qu'on réunissait ensuite entre elles de façon à constituer un revêtement continu. La longueur de ce bordage de corde est assez variable; ou bien il court seulement sur la partie de la muraille qu'il y avait en effet intérêt à recouvrir, c'est-à-dire qu'il s'arrête à la naissance ou vers le


Fig. 67. — Ligatures arrêtées sur le haut de l'étambot par des nœuds apparents (Holwerda-Boeser, pl. XIV).

un ton différent de celui du reste de la coque, — cf., par exemple, *Dahchour*, 1895, pl. XXII et XXIV), et l'on ne peut pas toujours, alors, distinguer le nombre des cordes; il en est de même quand les ligatures sont indiquées seulement par leurs contours extérieurs (comme c'est le cas *Deir el Gebrawi*, II, pl. IV, XX et XXIII).

(1) L., *D.*, II, 12; *ibid.*, 60 (chasse au marais, barque de gauche).

(2) Capart, *op. cit.*, pl. XXVIII; *Deir el Gebrawi*, II, pl. III.

(3) L., *D.*, II, 60, *l. l.* (ligatures simples autour de la coque, doubles aux extrémités de celle-ci); Holwerda-Boeser, pl. XIV (barque de pêche au harpon. — Ligatures à deux cordes autour de la coque, à quatre cordes autour de l'étambot et de certaines parties de l'étrave, à huit cordes autour de l'extrémité de l'étrave et de celle de l'étambot).

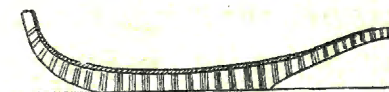
(4) *Deir el Gebrawi*, II, pl. V (ligatures à trois et quatre cordes autour des extrémités, à sept et huit cordes autour de la coque).

(5) Cf. p. 184.

(6) Cf. la représentation de Holwerda-Boeser, pl. XIV (barques de pêche au harpon), où les nœuds des ligatures renforcées de l'arrière sont seuls visibles.

(7) Au tombeau de Ptah-hotep (*The Ramesseum*, pl. XXXII), on voit précisément attacher ces cordes de revêtement (cf. p. 184, note 2).

milieu des extrémités[1]; ou bien — et c'est le cas le plus fréquent — il règne d'un bout à l'autre de la barque (fig. 68)[2]. Très souvent[3] il est simplement figuré par un trait; et il n'est pas toujours facile, en conséquence, de le distinguer d'un autre bordage, vraisemblablement en bois, celui-là, dont l'existence dans un certain nombre de barques nous est attestée par une représentation fragmentaire du tombeau de Gem-ni-kai[4], et qui, appliqué, et sans doute attaché, contre la face interne du bordage de corde, formait un parapet assez peu élevé, mais néanmoins fort utile.


Fig. 68. — Noeuds d'attache des ligatures dissimulés par un bordage de corde (*Ptahhetep*, pl. XXVI).

Équipage. — Il est probable, en effet, que, dans ces barques de papyrus, les évolutions devaient être quelque peu malaisées, la place étant assez restreinte, et l'équipage souvent nombreux; des parapets, même de hauteur médiocre, pouvaient donc empêcher bien des chutes, ou atténuer les effets de bien des faux pas. A ce propos, il convient de remarquer que la façon dont ces parapets sont quelquefois traités est tout à fait conventionnelle, et que, si l'on voulait, en particulier, faire état des dimensions qu'ils présentent par rapport aux personnages, on serait conduit aux interprétations les plus erronées touchant la forme des barques elles-mêmes. A Sheikh Saïd, par exemple[5], neuf pagayeurs (?) semblent disparaître jusqu'à mi-corps, et quelques-uns même jusqu'aux épaules, derrière le bordage; on ne saurait en conclure que celui-ci les dissimulait aussi complètement dans la réalité, pas plus qu'on ne saurait conclure d'une représentation assez étrange de Zaouiyet el-Meitîn[6] que les Égyptiens ne craignaient pas, lorsqu'ils chassaient au boumerang, de fouler aux pieds l'équipage de l'embarcation dans laquelle ils étaient montés. En fait, nous avons vu que les embarcations improprement appelées barques de papyrus ne sont jamais que des radeaux pleins[7]; et la barque de Sheikh Saïd, malgré les

(1) Holwerda-Boeser, *loc. laud.*; L., *D.*, II, 60 (barques de chasse au marais, et scène de traversée du marais, barque de droite); L., *D.*, 105 *b*.

(2) L., *D.*, II, 60 (scène de traversée du marais, barque de gauche); *ibid.*, 77; *Sheikh Saïd*, pl. XI; *Ptahhetep*, pl. XXV et XXVI; *Akhethetep*, pl. XIII; *Gem-ni-kai*, I, pl. IV; Capart, *op. cit.*, pl. XXVIII.

(3) L., *D.*, II, 60; *Sheikh Saïd*, pl. XI; *Akhethetep*, pl. XIII, etc.

(4) *Gem-ni-kai*, I, pl. IV.

(5) *Sheikh Saïd*, pl. XI (tombe de).

(6) L., *D.*, II, 106 *a*.

(7) Cf. p. 182, note 6.

apparences, ne fait certainement pas exception à cette règle. La disparition, ici presque complète, des rameurs derrière la muraille ne signifie pas, en effet, que ces rameurs sont assis dans la cavité formée par l'intérieur d'une coque évidée; l'artiste a voulu seulement donner à entendre qu'ils sont protégés par un bordage, qu'il s'agisse d'ailleurs, dans la circonstance, d'un bordage en corde ou d'un parapet de bois. Mais ce bordage lui-même, il ne s'est pas préoccupé outre mesure d'en proportionner la hauteur à la taille des personnages, et ceux-ci se sont trouvés trop grands, à moins que ce ne soit celui-là qui se soit trouvé trop petit. En d'autres termes, il a voulu traduire une impression générale; et, s'il s'en est tiré assez maladroitement[1], il a rendu cependant cette impression, «en gros», d'une façon très suffisante. Au reste, il lui est arrivé aussi d'être parfois mieux inspiré à ce point de vue; c'est ainsi que la représentation, déjà citée, de Zaouiyet el-Meitîn complète et corrige très heureusement celle de Sheikh Saïd. Ici, les pagayeurs sont agenouillés le long du bordage, lequel dissimule tout juste leurs pieds; il est hors de doute, cette fois, que la barque à laquelle nous avons affaire est bien une barque pleine.

Cette barque comprend, outre le défunt et sa femme, un barreur et seize pagayeurs, en tout dix-neuf personnes[2]; celle de Sheikh Saïd, de son côté, en comprend douze, et peut-être même vingt et une, si, comme il est possible, il faut restituer sur le côté gauche, qu'on ne voit pas, neuf pagayeurs correspondant à ceux qui sont figurés du côté droit. Ces chiffres paraissent considérables, et l'on est d'abord tenté de se refuser à croire que des embarcations faites de bottes de papyrus aient jamais pu transporter, outre des provisions de toute nature, des équipages aussi nombreux. En réalité, les données fournies par l'ethnographie comparée permettent d'affirmer que de telles charges n'excédaient pas la résistance de ce genre de flotteurs, et que les Égyptiens de l'Ancien Empire, en entassant ainsi hommes et choses sur des barques de roseaux, ne faisaient que suivre des errements qu'on trouve continués, aujourd'hui encore,

[1] Si la barque était vraiment creuse, les rameurs seraient placés sous une planche formant pont et jetée d'une extrémité à l'autre, c'est-à-dire, se trouveraient dans une situation pour le moins singulière. Au reste, ce pont, qui paraît suspendu dans le vide, est, en réalité, posé à même la barque (cf. p. 182, note 6); les pagayeurs sont donc forcément assis ou agenouillés non pas dessous, mais dessus. Ils sont, dès lors, au même niveau que le défunt; si ce dernier est figuré à un niveau supérieur, c'est seulement par une application du procédé égyptien qui consiste à superposer les objets pour indiquer que ceux-ci sont de plus en plus éloignés de l'œil du spectateur. En d'autres termes, occupe ici le milieu, et les pagayeurs le côté droit de la barque.

[2] Encore la scène est-elle fragmentaire : tout l'avant de la barque est détruit.

par certaines peuplades habitant le centre de l'Afrique, dans les îles du lac Tchad, par exemple[1].

Ils ne s'étaient pas risqués du premier coup, au surplus, à en agir de la sorte. Les grandes barques de papyrus à équipage très nombreux ne sont guère figurées dans les mastabas qu'à partir de la fin de la Ve dynastie, ou du commencement de la VIe; avant cette époque, il semble bien que les barques d'usage courant affectaient des dimensions plus modestes, et étaient montées par un bien moins grand nombre de personnes. Nous avons eu déjà l'occasion, en étudiant les différentes catégories entre lesquelles se répartissent ces barques, d'étudier, à propos de chacune d'elles, la composition de son équipage[2]; il ressort clairement de cette étude que celui-ci, comme il est naturel, a commencé par être des plus réduits. Sans parler des bachots montés par un seul homme — ils sont assez peu fréquents, il est vrai, dans les représentations[3], mais cela ne signifie nullement qu'ils aient été les moins employés — on peut dire que le personnel, dans la plupart des barques de papyrus, comprenait deux ou trois hommes tout au plus. En général, les barques à deux hommes sont des barques de pêche[4], et les barques à trois hommes des barques de charge ou des barques de bouviers[5], mais cette règle n'offre rien d'absolu[6]. Au delà de trois hommes les exemples deviennent rares[7], et, au delà de quatre, exceptionnels[8].

Manœuvre. — Dans ces différents cas, la proportion des hommes spécialement chargés de la manœuvre de l'embarcation est extrêmement variable. Le plus souvent, quand l'équipage comporte deux personnes, l'une d'elles seulement est préposée à la direction[9]; quand il en comporte trois, ce rôle est

[1] Cf. *Sheikh Saïd*, p. 23 (et note 1 de la page).

[2] Le mot est pris ici dans son acception la plus large, et sert à désigner l'ensemble des personnes qui trouvaient place dans l'embarcation.

[3] L., *D.*, II, 12 (la barque est halée de terre par un second personnage); *Akhethetep*, pl. XIII (pêche à la ligne) et XIV (pêche au filet).

[4] D'ordinaire, l'un des deux hommes pêche, et l'autre manœuvre la barque à la gaffe : *Medum*, pl. XXIV; L., *D.*, II, 56 *a* bis (?); *Gem-ni-kai*, I, pl. XVII; *Deir el Gebrawi*, I, pl. IV; II, pl. IV.

[5] Holwerda-Boeser, pl. XIV; L., *D.*, II, 60; *Ptahhetep*, pl. III; *Deir el Gebrawi*, I, pl. VI.

[6] La barque de pêche de *Gem-ni-kai*, I, pl. IV, est montée par trois hommes, tandis que la barque de charge de *Deir el Gebrawi*, II, pl. IV, n'en comporte que deux.

[7] Barques à quatre personnes : *Dahchour* (1895), pl. XXIV; Capart, *op. cit.*, pl. XXVIII; *Deir el Gebrawi*, I, pl. V.

[8] Barque à huit hommes : *Deshasheh*, pl. XV (barque en bois?). — Barques à treize hommes et davantage : cf. p. 226.

[9] Cf. la note 4.

confié à deux d'entre elles[1] : enfin, dans les barques à équipage nombreux, celui-ci est occupé presque tout entier à faire avancer le bateau[2]. Toutefois, ces distinctions, ici encore, n'ont rien de bien rigoureux[3], et il est vraisemblable que tous ceux qui prenaient place dans une barque de papyrus — exception faite pour les grands seigneurs représentés en train de pêcher ou de chasser — participaient indifféremment à la manœuvre, tantôt à tour de rôle

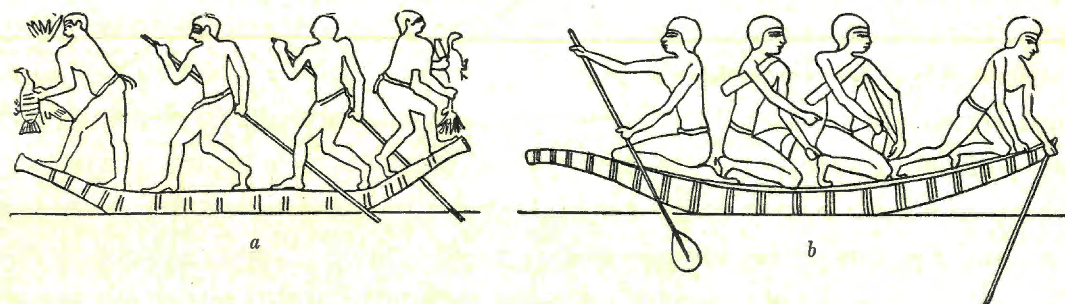


Fig. 69.
a) Embarcation de papyrus manoeuvrée à la perche (*Deir el Gebrawi*, I, pl. V).
b) Embarcation de papyrus manoeuvrée à la pagaie (L., *D.*, II, 105 *a*).

et tantôt tous ensemble, selon que les circonstances l'exigeaient. Le mode de propulsion est soit la perche, soit la pagaie (fig. 69)[4]; il n'était pas non plus, à ce qu'il semble, déterminé invariablement par les dimensions de la barque, mais devait dépendre de la profondeur de la nappe d'eau sur laquelle celle-ci naviguait. Si les petites barques sont ordinairement manœuvrées à la perche, la raison en est donc surtout qu'on ne s'aventurait sans doute avec elles que sur des marais assez bas. Quoi qu'il en soit, on peut noter que, dans toutes les représentations étudiées jusqu'à présent, les barques à deux hommes avancent exclusivement à la perche, tandis que les barques à trois ou à quatre hommes avancent soit à la perche, soit à la pagaie. Au delà de ce chiffre la perche disparaît[5], et la pagaie est seule employée, en même temps qu'une direction plus

(1) Holwerda-Boeser, pl. XIV; L., *D.*, II, 60 (scène de traversée du marais, barque de gauche).
(2) Dix hommes sur douze dans la barque de *Sheikh Saïd*, pl. XI; dix-sept sur dix-neuf dans celle de L., *D.*, II, 106 *a*.
(3) Deux hommes sur deux, employés à la manœuvre : *Deir el Gebrawi*, II, pl. IV (barque de charge). — Un homme sur trois : L., *D.*, II, 60 (scène de traversée du marais, barque de droite); *Ptahhetep*, pl. III; *Gem-ni-kai*, I, pl. IV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. VI. — Trois hommes sur trois : L., *D.*, II, 60 (barques de charge).
(4) Sur les caractères qui distinguent la pagaie de la rame, et sur les deux modes différents de nage auxquels l'une et l'autre correspondent, cf. plus bas **(49)**.
(5) C'est dans les barques à quatre personnages qu'on voit peut-être aussi pour la première fois un homme se tenir à genoux ou debout à l'une des extrémités de l'embarcation, avec mission de

efficace est donnée à l'embarcation au moyen d'une pagaie beaucoup plus grande que les autres, manœuvrée à l'arrière et faisant office de gouvernail (fig. 70). Pagaies de propulsion et pagaies-gouvernails se terminent par une palette tantôt longue et lancéolée[1], tantôt assez courte, et arrondie à son extrémité inférieure[2].

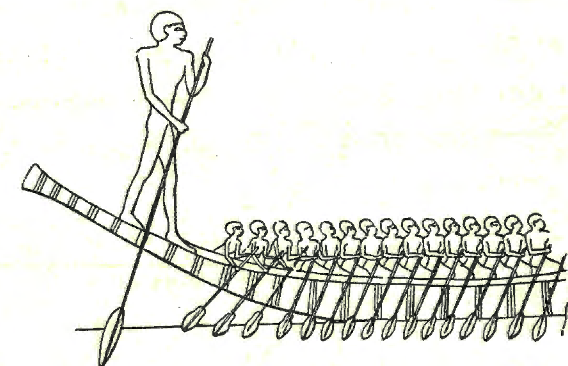


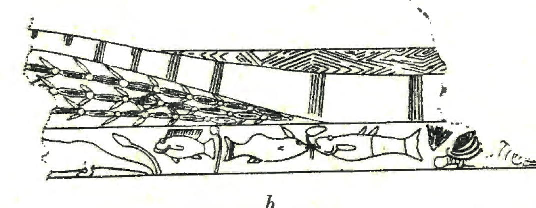
Fig. 70. — Embarcation de papyrus manoeuvrée à la fois par des pagaies de nage et une pagaie de barrage (L., *D.*, II, 106 *a*).

Accessoires. — Le plancher est le plus important des accessoires que comportaient les barques de papyrus. Il ne peut s'agir encore d'un pont proprement dit, puisque ces barques n'étaient pas creuses; mais, sur les joncs qui les constituaient, on posait, soit d'autres joncs formant une sorte de natte[3], soit, plus habituellement, une planche[4].

sonder la profondeur de l'eau, de jeter l'ancre, etc. (L., *D.*, II, 105 *a*). Le rôle de cet homme-vigie deviendra surtout important dans les barques en bois (cf. plus bas **(50)**).
(1) L., *D.*, II, 60; *Deshasheh*, pl. XV; *Sheikh Saïd*, pl. XI; L., *D.*, II, 106 *a*.
(2) Holwerda-Boeser, pl. XIV; Capart, *op. cit.*, pl. XXVIII; L., *D.*, II, 105 *a; Deir el Gebrawi*, I, pl. VI(?).
(3) *Dahchour* (1895), pl. XXIV (scène de pêche au harpon = fig. 71, *a*). — Les lignes horizon-



a



b

Fig. 71. — Plancher des embarcations de papyrus.
a) Plancher fait d'une natte (? — *Dahchour*, 1895, pl. XXIV).
b) Plancher en bois (? — *Deir el Gebrawi*, II, pl. III).

tales du plancher paraissent bien figurer la juxtaposition d'objets allongés, lesquels ne peuvent guère être que des joncs.
(4) Les dessins qu'on relève sur certains planchers, tels que celui de *Deir el Gebrawi*, II, pl. III (fig. 71, *b*), sont assez énigmatiques : ils peuvent en effet être interprétés, soit comme les motifs

Il faut sans doute, dès lors, restituer cette planche dans les embarcations où elle n'est pas apparente, et dans celles où l'insuffisance du dessin ne permet pas de préciser la matière dont est fait le support sur lequel les personnages sont figurés debout, assis ou agenouillés[(1)]; comme aussi il faut l'imaginer placée directement sur les bottes de papyrus[(2)], même lorsque, comme c'est le cas le plus fréquent, elle a l'air d'avoir été jetée au-dessus du vide, entre l'extrémité d'avant et celle d'arrière[(3)].

Indépendamment du plancher, on observe parfois aussi, dans ces barques, un siège assez primitif, fait également de bottes de papyrus assemblées au moyen de cordes[(4)], et réservé à certains personnages d'importance, au chef des pêcheurs (?), par exemple, dans les scènes de pêche[(5)], ou encore à celui des bouviers (?) dans les scènes de traversée du marais[(6)]. Au reste, l'une des préoccupations les plus constantes des Égyptiens appelés à naviguer dans des barques de papyrus paraît avoir été de se garantir, non seulement contre des infiltrations toujours à craindre, mais surtout contre la perpétuelle humidité qui devait, en dépit de tous les procédés d'imperméabilisation employés[(7)], constituer un des inconvénients les plus graves de ce type d'embarcation. C'est ainsi qu'un des pagayeurs d'une des barques de L., *D.*, II, 60[(8)], a pris soin, à ce qu'il semble, avant de s'agenouiller, d'interposer une natte entre son genou et les roseaux de la coque; il est probable qu'il ne s'agit pas là d'un geste isolé, mais que cette précaution, ou d'autres du même genre, s'imposaient, dans la pratique, à quiconque répugnait à être agenouillé ou assis à moitié dans l'eau.

Nous avons vu déjà que les ordres, à bord des barques de papyrus, étaient peut-être, dans certains cas, transmis à l'aide d'un porte-voix[(9)]; parmi les

décoratifs d'une natte en sparterie, soit comme les nervures — indiquées d'une façon très conventionnelle — d'un parquet en bois.

(1) Holwerda-Boeser, pl. XIV; *Gem-ni-kai*, I, pl. IV; *Deir el Gebrawi*, I, pl. V, etc.

(2) Sur les raisons qui empêchent de l'imaginer placée autrement, cf. p. 182, note 6.

(3) L., *D.*, II, 60; *Dendereh*, pl. V; *Deir el Gebrawi*, I, pl. III; II, pl. XXIII et XXVIII. La comparaison avec *Dahchour* (1895), pl. XXIV, et *Deir el Gebrawi*, II, pl. III, montre qu'il faut rabattre, sur un plan horizontal tangent au plan de la barque elle-même, tous ces planchers qui, suivant un procédé bien connu du dessin égyptien, sont projetés dans un plan vertical.

(4) Sur la forme de ce siège — lequel est placé soit au milieu, soit à l'une des extrémités de la barque — cf. p. 188, note 5 (aux exemples cités il faut ajouter L., *D.*, II, 12(?), 60 et 105 *b*).

(5) *Gem-ni-kai*, I, pl. IV.

(6) L., *D.*, II, 12(?), 60 et 105 *b*.

(7) Cf. p. 184 et suiv.

(8) C'est la barque dans laquelle est transporté un taureau.

(9) Cf. p. 221, note 2, et plus bas (**51**).

autres détails qu'on relève quelquefois aussi dans ces barques, il faut noter encore la corde qu'on voit maniée, dans une représentation de Deshasheh[(1)], par un personnage debout à l'avant. Comme il s'agit, dans cette représentation, d'arrêter un instant la barque, laquelle a pris une avance trop considérable sur les bœufs qui la suivent[(1)], il est probable qu'une pierre ou quelque autre objet pesant est suspendu, en réalité, à l'extrémité de cette corde[(2)], c'est-à-dire que celle-ci représente une ancre, d'un type encore assez primitif, d'ailleurs, et à peine plus perfectionné que celui des ancres des barques prédynastiques[(3)]. Pour grossière qu'elle fût, cette ancre n'en devait pas moins être très utile, lorsqu'il s'agissait de ralentir plus ou moins brusquement la marche du bateau; quand on désirait, au contraire, immobiliser tout à fait l'embarcation, on attachait celle-ci à un pacolet enfoncé dans le sol : l'objet qu'on voit figuré devant l'un des pêcheurs du tombeau de Gem-ni-kai[(4)] représente peut-être, roulée en glène, l'amarre qui servait à cet usage, avec l'élingue qui la terminait[(5)].

§ 4. — TERMES SERVANT À DÉSIGNER LES BARQUES DE PAPYRUS.

Il resterait enfin à se demander si les barques de papyrus étaient différenciées par les noms qu'elles portaient. Une indication intéressante à cet égard est fournie par une inscription du tombeau de Ptah-hotep, dans laquelle le défunt porte, entre autres titres, celui de « *capitaine du bateau* ḳḳ »[(6)]. Le déterminatif[(7)] est ici tout à fait caractéristique, et la barque dont il est la reproduction appartient nettement à la catégorie des *barques à extrémités inégales et*

(1) Cf. p. 215, note 8.

(2) Cette extrémité a été restituée par Petrie.

(3) Cf. p. 24.

(4) *Gem-ni-kai*, I, pl. IV.

(5) Telle est la conjecture, très vraisemblable, de Bissing (*Gem-ni-kai*, I, p. 6) : mais il se pourrait également qu'il s'agît seulement ici d'une ligne de rechange.

(6) *Ptahhetep*, pl. XXVIII — Griffith (*Ramesseum*, p. 34) traduit : « *Captain of the (royal?) dahabîyeh* ». — Le titre se retrouve sur la statue de Psmtk-šnb du Vatican (cf. Wiedemann, dans *Recueil de travaux*, VI, p. 119).

(7) Il est reproduit dans *Ptahhetep*, pl. XV, fig. 336; Griffith (*Ptahhetep*, p. 33) y voit le déterminatif des barques de l'Ancien Empire en général. Il n'y aurait là rien de surprenant, puisque celles-ci sont, ou bien des barques de papyrus, ou bien (cf. p. 236 et suiv.) des barques copiées ou inspirées de ces barques. L'assertion n'est exacte, toutefois, qu'autant qu'elle signifie que le déterminatif habituel des barques de l'Ancien Empire en est venu très vite à reproduire « en gros » le type naqadien du flotteur; mais les détails de ce déterminatif, au moins aux plus anciennes époques, pouvaient varier avec les différentes sortes de barques.

dissymétriques[1]; en sorte qu'il se pourrait que le mot *ḳḳ*[2] s'appliquât spécialement aux barques de ce genre.

Peut-être le mot * (*im(w)*) s'appliquait-il, au contraire, aux *barques à extrémités égales et symétriques*[3]; mais il n'y a là qu'une hypothèse, laquelle s'appuie seulement sur une des légendes du tombeau d'Adou I à Dendérah[4], où l'on observe que l'un des fils du défunt est appelé * «*prêtre* ḥrj-ḥb, *scribe* (*du*) *bateau* im(w) (?)». Pour légèrement mutilé qu'il soit, le déterminatif, cette fois, reproduit une barque dont l'avant et l'arrière sont certainement à un même niveau. D'autre part, comme la légende fait partie d'une scène représentant Adou en train de pêcher au harpon, il se pourrait que le mot *im(w)* désignât en effet l'embarcation sur laquelle il se livre à ce passe-temps; la barque * serait ainsi la barque de plaisance et de sport par excellence, et son nom (qu'il faudrait peut-être alors rattacher à la racine «*doux, agréable*») aurait été donné ensuite, par analogie, à toutes les barques présentant, comme elle-même, des extrémités sensiblement égales[5].

Si cette supposition est exacte, la barque *ḳḳ* et la barque *im(w)* différaient donc l'une de l'autre — tout au moins à l'origine[6] — non seulement par leurs formes, mais encore par leurs destinations respectives. Celle-ci était réservée aux expéditions de pure parade; celle-là servait, au contraire, aux parties

(1) Cf. p. 222.

(2) Cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1476, et *Supplément*, p. 1266. — Sur la barque *ḳḳ(t)* ou *ḳꜣḳꜣw*, cf. aussi la ligne 16 de la stèle de Bakhtan, et Vogelsang, *Klagen des Bauern*, p. 59, 35. D'après un passage du papyrus Westcar (VIII, 3) ce devait être une barque légère, qu'il est assez vraisemblable, dès lors, d'imaginer construite en papyrus (cf. les noms de végétaux et respectivement donnés par Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1476, et Pierret, *Vocab. hiérogl.*, p. 633); on peut noter, au surplus, qu'elle est peinte en vert dans l'inscription de Ptah-hotep.

(3) Cf. p. 222.

(4) *Dendereh*, pl. V.

(5) La barque *im(w)* est encore mentionnée dans un autre tombeau de Dendérah (*ibid.*, pl. XI), où elle est mise en parallèle — et peut-être en opposition — avec les barques (!), lesquelles sont des barques de charge. Le mot, dans ce passage, est écrit sous sa forme pleine ; le type tout à fait général de son déterminatif s'explique par le fait que le tombeau de Nakhtou, postérieur à celui d'Adou I, date d'une époque où les barques ne sont ordinairement plus différenciées à ce point de vue (cf. p. 231, note 7). — Cf. aussi les barques mentionnées dans l'*Hymne au Nil*, V (*ap.* Guieysse, *Recueil de travaux*, XIII, p. 8-9) et XI (*ibid.*, p. 17); sur ces barques, cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 122.

(6) La distinction, en effet, a dû cesser très vite d'être observée; nous avons vu (cf. p. 222) que les embarcations qui figurent dans les différentes scènes de la vie au marais comportent, tantôt des extrémités symétriques, et tantôt des extrémités dissymétriques.

de pêche véritables, ainsi qu'en témoigne, au surplus, l'espèce de dôme qui fait saillie en son milieu dans certaines représentations[1], et qui, si on le compare au dôme tout à fait analogue qui caractérise la barque *wḥꜥ*[2], apparaît visiblement comme un filet. Pour transporter plus commodément ce filet — et sans doute aussi pour le faire sécher — on l'étendait sur un bâti en berceau (probablement fait de lattes assujetties dans les roseaux des murailles), qu'il recouvrait à la manière d'un toit; l'ensemble constituait, sinon une cabine proprement dite — les barques de papyrus, d'ordinaire, ne semblent pas en avoir comporté[3] — du moins une resserre, et un abri, en même temps, contre l'ardeur du soleil.

Il est possible, enfin, que les Égyptiens aient distingué, dans certains cas, les embarcations de papyrus, non plus d'après leur forme ou leur emploi, mais d'après leurs dimensions. Le nom donné à certaines embarcations — vraisemblablement en papyrus — mentionnées dans les inscriptions des tombes de [4] et de [5] semblerait confirmer cette hypothèse. Il est à présumer, toutefois, étant donné sa signification, que ce terme pouvait tout aussi bien servir à désigner des barques en bois que des barques en papyrus[6]; en ce qui concerne ces dernières, nous ne retiendrons, en conséquence, que les deux appellations *ḳḳ* et *im(w)*, employées peut-être pour désigner, celle-ci, les

(1) *E. g.* L., *D.*, II, 56 a^{bis} — cf. aussi *Ptahhetep*, pl. XXVIII, et pl. XV, fig. 336.

(2) Le mot *wḥꜥ* signifie «*capturer des oiseaux ou des poissons*»; la barque est donc bien une barque de pêche, et la saillie qui la surmonte, un filet (dont les mailles, au reste, sont le plus souvent indiquées) : cf. Le Page-Renouf, *A. Z.*, 1872, p. 92. On trouve cette barque figurée *Akhethetep*, pl. VI, et *Ptahhetep*, pl. XV, fig. 331; et ses extrémités intraversées paraissent d'abord contredire la théorie suivant laquelle les extrémités de type horien sont ordinairement l'apanage des barques divines ou royales (cf. p. 113-114 et p. 143). En réalité, cette anomalie tient peut-être à ce que la barque était à l'origine une barque sacrée, dont le type — pour des motifs religieux qui nous échappent — a continué, par la suite, à servir de déterminatif au mot *wḥꜥ*; ce type n'a jamais eu, d'ailleurs, qu'une valeur graphique, puisque les barques dans lesquelles nous voyons les Égyptiens pêcher effectivement ne présentent jamais la forme que lui-même reproduit. — Une remarque analogue s'impose à propos de la barque * du titre * (*Medum*, pl. X et XII). Si le sens de ce titre est difficile à préciser, il est certain, cependant, que l'embarcation qui sert à le déterminer est une barque de pêche (puisqu'elle comporte un filet), et une barque de papyrus (puisqu'elle est peinte en vert dans l'un au moins des exemples de Meidoum). Or, par ses extrémités, dont l'une est verticale et l'autre zigzaguée, elle n'en appartient pas moins très nettement au type horien.

(3) Cf. p. 222, note 1.

(4) M M, p. 195. — Le mot est déterminé par une barque ayant à peu près la forme .

(5) M M, p. 210(?).

(6) Cf. plus bas (52).

barques de plaisance, et d'une façon générale, les barques à extrémités égales et symétriques, celle-là, les barques à extrémités inégales et dissymétriques[1]. Mais, encore une fois, ce ne sont là que des conjectures.

[1] Nous avons vu que, de leur côté, Erman (*A. Z.*, XXXI, p. 79-81) et Breasted (*J. E. A.*, IV, p. 174-176) ont conjecturé que le mot , qu'on relève P 418 (= M 599), servait peut-être à désigner primitivement un radeau de papyrus (cf. p. 5, note 2).

CHAPITRE III.

LES BARQUES «CIVILES» DES ANCIENS ÉGYPTIENS.

BARQUES EN BOIS.

Les embarcations de papyrus, en dépit des services qu'elles devaient rendre aux Égyptiens, n'en constituaient pas moins un mode de transport assez précaire, et dont les utilisations demeuraient quelque peu limitées. Leur faible tirant d'eau, joint à leur extrême mobilité, en faisaient des flotteurs incomparables tant qu'il ne s'agissait que de naviguer sur des bas-fonds marécageux ou des canaux peu profonds; mais les expéditions fluviales ou maritimes demandaient des barques plus stables, et, par conséquent, plus lourdes, plus solides aussi et de dimensions plus considérables, dans lesquelles, en un mot, on pût transporter, avec une entière sécurité, des cargaisons plus pesantes et des équipages plus nombreux. Seules, des embarcations de bois pouvaient répondre à ces diverses exigences[1]. Nous savons que les Égyptiens en construisaient certainement déjà aux époques prédynastiques[2]; toutefois, c'est seulement à partir de la fin de la IIIe dynastie que nous pouvons, grâce aux représentations monumentales, nous faire une idée de ce que devaient être ces embarcations. La ressemblance qu'elles présentent avec les embarcations de papyrus est le trait qui frappe tout d'abord en elles; et l'on pourrait presque dire qu'elles se répartissent d'elles-mêmes en deux catégories :

1° Barques en bois dont la forme est plus ou moins nettement inspirée de celle des barques de papyrus (*barques papyriformes*)[3];

[1] Couyat (*B. I. F. A. O.*, VII, p. 18-19) paraît estimer, cependant, que les Égyptiens de l'époque ptolémaïque ont très bien pu se servir de bateaux de papyrus pour leurs rapports commerciaux avec le golfe Persique, l'Inde, et les îles de Ceylan et de Madagascar.

[2] Cf. p. 62, note 1.

[3] Cf. plus bas (**53**). — On comprend dès lors qu'il ne soit pas toujours facile de décider, à propos de certaines représentations, si l'on a affaire à des embarcations de papyrus ou à des embarcations de bois; les unes et les autres, au surplus, si elles n'étaient sans doute pas, en principe, utilisées dans les mêmes circonstances, paraissent cependant, dans beaucoup de cas, avoir servi aux mêmes usages (cf. p. 252 et suiv.). Il en résulte qu'on ne saurait se prononcer sur la matière dont sont faites, par exemple, les barques reproduites *Medum*, pl. X (scène de retour de

2° Barques en bois dont la forme ne semble pas inspirée de celle des barques de papyrus (*barques non papyriformes*).

1° BARQUES PAPYRIFORMES.

A. — BARQUES SERVANT AUX NAVIGATIONS AUTRES QUE LA NAVIGATION SUR MER (= BARQUES DE MARAIS, DE CANAUX ET DE FLEUVES).

§ 1. — CONSTRUCTION DE CES BARQUES [1].

Le texte bien connu d'Hérodote (II, 96) demeure le document le plus important qui nous ait été conservé relativement à la construction des barques égyptiennes en bois. Il est ainsi conçu :

Τὰ δὲ δὴ πλοῖά σφι, τοῖσι φορτηγέουσι, ἐστὶ ἐκ τῆς ἀκάνθης ποιεύμενα, τῆς ἡ μορφὴ μὲν ἐστὶ ὁμοιοτάτη τῷ Κυρηναίῳ λωτῷ, τὸ δὲ δάκρυον κόμμι ἐστί. Ἐκ ταύτης ὦν τῆς ἀκάνθης κοψάμενοι ξύλα ὅσον τε διπήχεα πλινθηδὸν συντιθεῖσι, ναυπηγεύμενοι τρόπον τοιόνδε· περὶ γόμφους πυκνοὺς καὶ μακροὺς περιείρουσι τὰ διπήχεα ξύλα· ἐπεὰν δὲ τῷ τρόπῳ τούτῳ ναυπηγήσωνται, ζυγὰ ἐπιπολῆς τείνουσι αὐτῶν. Νομεῦσι δὲ οὐδὲν χρέωνται· ἔσωθεν δὲ τὰς ἁρμονίας ἐν ὦν ἐπάκτωσαν τῇ βύβλῳ. — «Quant aux barques dont ils (les Égyptiens) se servent lorsqu'ils ont à transporter des marchandises, elles sont faites avec le bois de cet acacia qui rappelle tout à fait, par son aspect extérieur, le lotus de Cyrène, mais dont la sève est une résine. Après avoir coupé dans cet acacia des planches d'environ deux coudées, ils assemblent celles-ci comme des briques, et, pour les façonner en forme de barque, ils emploient

la pêche), *Deshasheh*, pl. XV (scène de traversée du marais à la nage par des bœufs; cf. p. 214, note 6, et p. 215, note 8), *Sheikh Saïd*, pl. V, registre du milieu (scène de pêche à la grande traîne?), *Athribis*, pl. IX (scène indéterminée), etc.; tout au plus, la façon dont sont coupées les extrémités peut-elle fournir, pour quelques-unes de ces barques, d'utiles indications (à ce sujet, cf. plus bas **(54)**). En ce qui concerne les barques des mastabas C 15 (M M, p. 139), D 2 (Idem, p. 175-176 et p. 177), D 3 (p. 180), D 11 (p. 197), D 39 (p. 272), D 47 (p. 306) et D 52 (p. 319), l'insuffisance des renseignements donnés par Mariette ne permet pas de préciser si ce sont toutes des barques de bois, ni si elles appartiennent ou non au type papyriforme.

(1) Pour les références, cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 102-103; un certain nombre des légendes sont données dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 42-43.

le procédé suivant : ils attachent ces planches de deux coudées autour de chevilles assez rapprochées les unes des autres, et assez longues; puis, lorsqu'ils leur ont ainsi donné la forme d'une barque, ils disposent transversalement les baux par-dessus [1]. Ils ne font jamais usage de couples : intérieurement, ils ont coutume de consolider les assemblages avec du papyrus.»

Cette description, on le voit, est loin d'être claire, et l'on ne saurait s'étonner qu'elle ait donné lieu à des interprétations assez diverses [2]. Le passage relatif au bois dont étaient faites les barques est peut-être le seul qui ne prête à aucune équivoque; il s'agit du *Mimosa* (*acacia*) *nilotica*, de cet arbre dont certains textes nous apprennent en effet qu'on l'employait en Égypte, alors comme aujourd'hui, pour la construction des bateaux [3]. Le bois en est cependant rempli de nœuds, et assez incommode à travailler; mais les Égyptiens n'avaient guère le choix [4], et l'acacia, d'ailleurs (l'acacia noir tout au moins [5]), outre qu'on le trouvait en grande quantité dans la région de Thèbes [6], offrait encore ce grand avantage, dû sans doute à la résine qu'il contenait, de ne pas pourrir dans l'eau [7]. S'il faut en croire Hérodote, on le débitait en planches d'une longueur moyenne de deux coudées, c'est-à-dire d'un mètre environ. C'est peu, quand on songe que la hauteur de l'arbre permettait, lorsqu'on utilisait celui-ci comme bois de couverture, d'en extraire des planches de douze coudées [8]; les barques dont parle ici Hérodote devaient donc être d'assez petites dimensions.

(1) Mot à mot : *ils étendent les baux sur la partie supérieure des planches* (? ἐπιπολῆς αὐτῶν).

(2) Sur ces interprétations, cf. Wiedemann, *Herodot's zweites Buch*, p. 385-386; S. Clarke, dans *Ancient Egypt*, 1920, p. 43-49; Assmann, dans *Hermes*, XXXI, p. 180 et suiv., et Edgerton, dans *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, XXXIX, 2, p. 120-122.

(3) Cf., par exemple, l'inscription de gauche de la statue A 93 du Louvre (citée par Loret dans *Recueil de travaux*, II, p. 63, notes 11 et 12; cf. Montet, *Comptes rendus de l'Acad. des Inscr.*, 1921, p. 159, note 3); cette statue est, il est vrai, d'époque saïte. — Les barques de mer, au contraire, étaient habituellement faites en bois *ʿš*, c'est-à-dire en sapin (Montet, *loc. cit.*, p. 159 — cf. plus bas **(55)**).

(4) Cf. Wiedemann, *op. cit.*, p. 384-385. L'auteur a rassemblé, dans son commentaire, tous les renseignements fournis par les écrivains anciens sur le *Mimosa nilotica* et le lotus de Cyrène.

(5) On distinguait en effet deux variétés d'acacia, une blanche et une noire (Théophraste, *Hist. pl.*, IV, 2, 8).

(6) Théophraste, *loc. laud.* — Sans doute existait-il aussi en abondance aux environs de la mer Rouge (cf. Golénischeff, dans *Recueil de travaux*, XIII, p. 90).

(7) Théophraste, *loc. laud.*; cf. aussi Pline (*Hist. nat.*, XIII, 19), lequel, après avoir reproduit presque textuellement Théophraste, ajoute — toujours d'après ce même auteur — qu'une autre qualité de l'acacia est de repousser en trois ans. — Sur les différentes sortes d'acacia, et sur l'emploi qu'en faisaient les Égyptiens, cf. encore Jéquier, dans *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 31 et suiv.

(8) Théophraste, *loc. laud.*

Les planches une fois coupées, on les assemblait comme des briques (πλινθηδόν), afin d'en former la muraille de la future embarcation. On a voulu quelquefois entendre par là que les planches de chaque virure venaient mordre sur celles de la virure inférieure, et les recouvraient en partie, à la façon des tuiles d'un toit[1]; mais, outre que cette disposition ne s'observe jamais dans les représentations, non plus que dans les modèles de barques qui nous sont parvenus, le sens du mot πλίνθος, lequel veut dire non pas «tuile», mais «brique», s'oppose à cette explication. Les barques égyptiennes étaient donc au contraire bordées à franc-bord[2], et l'expression πλινθηδόν doit signifier seulement que les bordages en étaient superposés comme les briques d'une muraille[3] : une représentation du tombeau de [illegible] à Béni Hassan (fig. 72)[4] reproduit, du reste, de la façon la plus claire ce mode d'assemblage, et vient ici illustrer très heureusement le texte d'Hérodote[5].

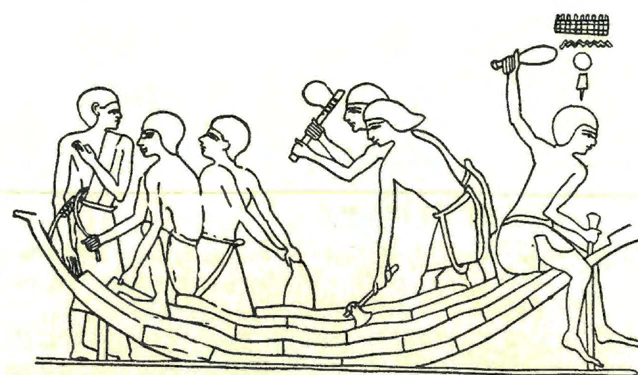


Fig. 72. — Mode d'imbrication des bordages dans les embarcations en bois (L., *D.*, II, 126 — XIIe dynastie).

La suite de ce texte, en revanche, présente de grandes difficultés. La principale réside dans l'interprétation qu'il convient de donner du mot γόμφος, pour lequel le sens de «cheville» — cheville de bois, ou clou de fer — est nettement établi. Deux hypothèses sont possibles : ou bien les planches de la coque, dans les barques égyptiennes, étaient réunies directement les unes aux autres par un assemblage à mortaises (les γόμφοι seraient alors les tenons qui s'emboîtaient dans ces mortaises); ou bien elles étaient réunies indirectement au moyen de grandes lattes verticales, disposées en nombre suffisant le

(1) Breusing, *Die Nautik der Alten*, p. 35 (cf. Vars, *L'Art nautique dans l'Antiquité*, p. 45). — C'est le procédé appelé *bordé à clin* : il est employé de nos jours pour les petites barques, auxquelles il donne plus de stabilité et un aspect plus élégant (Vars, *ibid.*).

(2) Il en est ainsi lorsque les bordages sont réunis «par juxtaposition de leurs arêtes longitudinales» (Vars, *loc. laud.*).

(3) S. Clarke (*Ancient Egypt*, 1920, p. 9) estime que cette imbrication est le seul moyen d'assurer la solidité des flancs dans des bateaux dépourvus d'armature intérieure.

(4) L., *D.*, II, 126. — Dans cette représentation, l'ondulation assez singulière des assises s'expliquerait, d'après S. Clarke (*loc. laud.*), par les courbes naturelles de certains des bois employés.

(5) Ce rapprochement a été fait pour la première fois par Wiedemann, *op. cit.*, p. 386.

long de la surface interne de la muraille (πυκνοὶ καὶ μακροὶ γόμφοι), et sur lesquelles les ξύλα superposés venaient s'attacher par groupes de deux, trois ou même plus. Les deux barques découvertes par J. de Morgan à Dahchour[1] ont été construites, on le sait, suivant la première de ces méthodes : les Égyptiens emploient la seconde, aujourd'hui encore, pour fixer entre elles les planches constituant le bordage supérieur de certaines de leurs embarcations (fig. 73)[2].

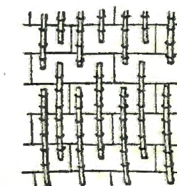


Fig. 73. — Façon de réunir les planches de la coque, dans les embarcations égyptiennes modernes, au moyen de lattes verticales disposées sur la surface interne de la muraille (Wilkinson, *Manners and Customs*, II, fig. 402).

L'une et l'autre offrent ce caractère commun de rejeter l'emploi de couples; les lattes elles-mêmes, en effet, ne sont que des étais de fortune, et ne sauraient, en aucun cas, jouer le rôle d'une armature proprement dite. Au surplus, la fin du texte est formelle à cet égard : les Égyptiens, s'il faut en croire Hérodote, ne se servaient pas de couples (νομεῦσι), mais se contentaient de consolider intérieurement, au moyen de liens de papyrus (? τῇ βύβλῳ), les assemblages sur lattes (? ἁρμονίας) qui remplaçaient pour eux les couples[3]. Ceux-ci cependant, suivant nos idées modernes, constituent en quelque sorte le squelette indispensable à la solidité d'une embarcation de quelque importance : et, d'autre part, il faut croire que les Égyptiens eux-mêmes n'en ont pas ignoré l'usage aussi complètement qu'on serait tenté de le déduire du texte d'Hérodote, puisque nous verrons que leur terminologie nautique comporte précisément un certain nombre de mots pour lesquels la signification «côtes, couples» paraît bien être la seule qui convienne[4]. Il y a donc lieu de penser que la description d'Hérodote s'applique, non pas à toutes les barques égyptiennes, mais seulement à quelques-unes d'entre elles, apparemment aux plus simples : nous aurons bientôt, d'ailleurs, l'occasion de revenir sur cette importante question[5].

(1) J. de Morgan, *Dahchour* (1894), p. 82-83. — Sur ces barques, cf. plus bas **(56)**.

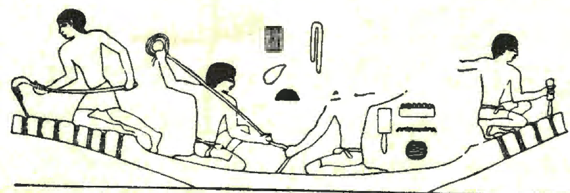
(2) Cf. Birch, dans Wilkinson, II, p. 208, et fig. 402.

(3) Ἔσωθεν δὲ τὰς ἁρμονίας ἐν ὦν ἐπάκτωσαν τῇ βύβλῳ. — Si cette interprétation est exacte (elle a contre elle que rien ne nous autorise à admettre l'existence de lattes de soutien dans les barques égyptiennes anciennes), l'opposition qui paraît exister entre les deux membres de phrase νομεῦσι δέ... ἔσωθεν δέ... s'explique très bien : on comprend moins cette opposition, au contraire, si l'on adopte la traduction quelquefois proposée «Intérieurement, ils calfatent les jointures avec du byblus» (Hérodote, trad. Giguet — cf. aussi p. 242, note 9, la traduction de S. Clarke). Le verbe ἐμπακτόω ne se rencontrant que dans ce passage, cette signification «calfater», d'ailleurs, n'est rien moins qu'établie : en définitive, le sens de la phrase reste très douteux.

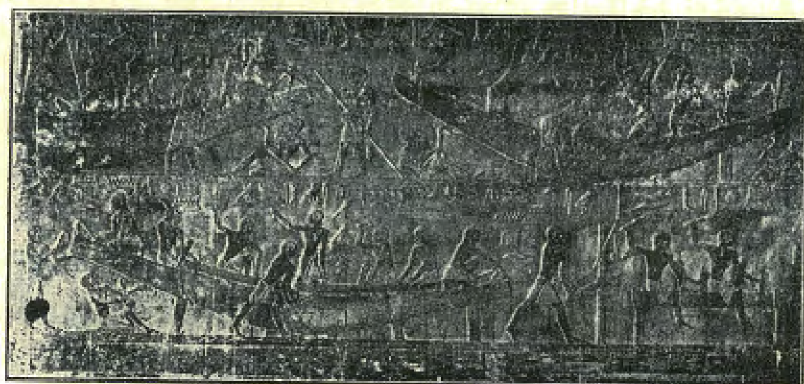
(4) Cf. plus bas **(57)**.

(5) Cf. plus bas **(58)**.

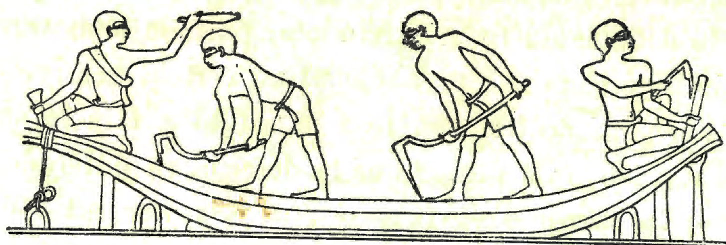
On ne peut guère la résoudre, malheureusement, en s'appuyant sur les scènes de construction figurées dans les mastabas, car celles-ci sont toujours extrêmement simplifiées (fig. 74). Les plus anciennes de ces scènes sont celles



a



b



c

Fig. 74. — Construction de barques en bois.

a) (IVe dynastie) : *Medum*, pl. XI.
b) (Ve dynastie) : Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXX.
c) (VIe dynastie) : L., *D.*, II, 108.

des tombes de Meidoum[1]; on les distinguerait malaisément des représentations de ces mêmes tombes relatives à la construction des barques de papyrus, si les outils maniés par un certain nombre des personnages ne nous garantissaient que ceux-ci sont des charpentiers, et que les barques qu'ils sont occupés à construire sont bien, en conséquence, des barques en bois. Par ailleurs, la forme

(1) Petrie, *Medum*, pl. XI et XXV.



est tout à fait la même[1]; bien plus, le départ est encore si peu établi, à cette époque, entre les deux types d'embarcation, que ces barques de bois sont consolidées par des ligatures, à l'imitation, sans doute, des barques de papyrus[2], et que le mot qui sert à désigner l'une des phases de leur construction est le mot , c'est-à-dire l'un de ceux qu'on trouve le plus habituellement employés à propos de la construction de ces mêmes barques[3]. Le doute, néanmoins, n'est pas permis, puisqu'au tombeau de Rahotep[4] deux hommes, agenouillés chacun à l'une des extrémités de l'embarcation, travaillent, l'un avec l'herminette , l'autre avec le ciseau ; de même, au tombeau de Atet[5], un ouvrier, debout au milieu de la barque, tient à la main cette même herminette , tandis que deux autres, à l'avant et à l'arrière, brandissent, au bout de leur bras levé, un maillet avec lequel on doit peut-être supposer qu'ils assujettissent les planches du bordage dans des mortaises préalablement creusées à cet effet[6]. Il faut remarquer, en outre, que dans cette dernière représentation,

(1) La large échancrure ménagée au milieu de la barque de la planche XI n'implique pas que celle-ci fût ainsi évidée dans la réalité; il est vraisemblable qu'il s'agit ici, soit d'une embarcation non terminée à laquelle la partie de bordage qui manque encore va bientôt donner la forme cintrée habituelle (c'est cette forme que présente la barque de la planche XXV), soit, bien plutôt, d'une embarcation non pourvue encore de son bordage mobile. Sur ce bordage, cf. plus bas **(59)**.

(2) Cf. *Medum*, pl. XI, les liens figurés à l'avant de l'embarcation, et le travail de «serrage» auquel procèdent les deux ouvriers du milieu; c'est entre ceux-ci qu'on lit la légende (cf. la note suivante). — L. Klebs (*Die Reliefs*, p. 102) paraît interpréter ces ligatures comme des ornements taillés au ciseau dans la coque.

(3) Sur le sens de ce mot, cf. p. 184 et suiv. — Griffith (*Medum*, p. 37) y voit l'expression habituellement employée pour désigner l'action d'attacher entre elles les bottes de roseaux dont la réunion constitue le radeau; appliquée à des embarcations de bois, elle désignerait, par analogie, l'action de lier les unes aux autres les planches de ces embarcations. Nous avons vu déjà que cette explication — laquelle se ramène en partie à celle d'Erman, *A. Z.*, XXXI, p. 79 — n'est rien moins que sûre, mais que le mot *ṡpt*, en tout cas, a dû prendre assez vite le sens très général de «construire une barque» (cf. p. 185, note 5, et p. 187).

(4) *Medum*, pl. XI.

(5) *Ibid.*, pl. XXV.

(6) Il ne saurait s'agir ici de marteaux emmanchés, ceux-ci paraissant n'avoir été usités en Égypte qu'à partir de l'époque grecque (Petrie, *Arts and Crafts*, p. 99). Jusqu'à cette date, on se servait, comme marteaux, de pierres maniées à main nue; on voit précisément de ces pierres employées, sous la Ve dynastie, à enfoncer des bordages (cf. p. 245), et Mariette (*Les Mastabas de l'Ancien Empire*, p. 481), à propos de la scène de construction de barque du tombeau de Rahotep, parle d'une représentation de ce genre. «Des charpentiers», dit-il, «construisent une barque; l'un d'entre eux, debout au milieu de la barque, enfonce un des bordages avec une pierre qu'il soulève au-dessus de sa tête, de ses deux bras étendus. La pierre est peinte en bleu.» — (Cette description ne correspond à aucune des scènes reproduites par Petrie.)

l'étrave est soutenue par une botte de roseaux (?) faisant office d'accore. Or, ce détail suffirait déjà, sans doute, à prouver que nous avons bien affaire à une embarcation en bois; à l'époque de Meidoum, en effet, les embarcations de papyrus ne paraissent pas avoir comporté d'étais de ce genre[1].

Abstraction faite du terme très général *špt*, qu'on relève, au tombeau de Rahotep, entre deux ouvriers[2], les seules indications relatives à la construction proprement dite des bateaux de Meidoum sont fournies par le mot , écrit derrière un autre ouvrier de ce même tombeau, et aussi par l'inscription , qui accompagne l'ensemble de la représentation[3].

Le groupe a été quelquefois interprété comme un mot unique, signifiant «creuser, construire (?)»[4]; mais la variante [ ], donnée par l'inscription similaire du tombeau de Atet[5], comme aussi la leçon de L., *D.*, II, 63, et surtout la légende du tombeau de Tj[6] prouvent qu'il faut y voir, en réalité, la réunion des deux mots (var. :) et = *dšr*[7]. Étant donné que ce dernier terme s'applique vraisemblablement à l'ocre rouge[8], ou, en tout cas, à une substance minérale avec laquelle s'accomplissait l'opération appelée ou , on voit que cette opération, qui consistait sans doute à boucher avec de l'argile ocreuse les jointures de la barque[9], ne devait être, à l'origine, autre chose qu'un calfatage[10],

(1) Cf. p. 183, note 7.
(2) *Medum*, pl. XI — cf. p. 241, note 2.
(3) *Medum*, pl. XI.
(4) Cf. p. 75, note 4.
(5) *Medum*, pl. XXV.
(6) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXIX.
(7) Sur la forme abrégée = , cf. Chabas, *Voyage d'un Égyptien*, p. 88.
(8) Cf. Sethe, dans Borchardt, *Sahureʿ*, II, p. 78.
(9) C'est à cette opération que S. Clarke (*Nile Boats and other matters* — dans *Ancient Egypt*, 1920, p. 50) rapporte le passage ἔσωθεν δὲ τὰς ἁρμονίας ἐν ὦν ἐπάκτωσαν τῇ βύβλῳ du texte d'Hérodote; ces mots signifieraient que le calfatage se faisait de l'intérieur, au moyen d'un certain nombre de matières parmi lesquelles figurait le papyrus (cf. p. 239, note 3).
(10) Au 5e registre, 6e division de la Pierre de Palerme (cf. *Recueil de travaux*, XXV, p. 64, pl. I), l'expression est peut-être appliquée à une muraille (?); il s'agirait alors du jointoiement ou du crépissage de celle-ci (?). — En tout cas, le sens du mot , lequel paraît signifier «boucher, fermer», s'accorde tout à fait avec l'idée de calfatage; et celui du mot , si toutefois ce dernier doit être rapproché du mot , qui signifie *inflammation, être gonflé* (cf. Chabas, *ap.* Pierret, *Vocab. hiérogl.*, p. 96), ne contredit pas cette même idée.

c'est-à-dire que l'action exprimée par le groupe correspond très exactement, pour les embarcations en bois, à celle qui, pour les embarcations de papyrus, s'exprimait par le mot *šp*[1]. Il est curieux de constater, d'ailleurs, que, tout comme le mot *šp*, le groupe a dû perdre assez vite son sens primitif, et recevoir l'acception très générale «construire une barque»[2]; les scènes auxquelles l'expression [ ] sert de légende figurent toujours, en effet, un travail au ciseau exécuté par un menuisier.

C'est un travail tout à fait de même nature que sert à désigner le mot . Au tombeau de Rahotep, il semble bien que ce mot s'applique à un «finissage»[3], et que la représentation retrace deux des phases, ou, plus exactement, les deux moments principaux de la dernière phase de la construction. Les planches une fois assemblées, on les façonnait définitivement, d'une part, avec l'herminette — laquelle jouait le rôle d'un rabot ou d'une varlope — de l'autre, avec le ciseau , qui permettait d'enlever des copeaux très menus, et, par suite, d'égaliser de façon parfaite la surface des murailles et celle du plancher[4].

Avec la Ve dynastie apparaissent les représentations qui nous font assister à l'assemblage des planches, c'est-à-dire à l'opération essentielle de la construction; malheureusement, ce ne sont jamais les planches de la coque, mais seulement celles du bordage supérieur que nous voyons ainsi réunir, soit entre elles, soit aux murailles. A cet égard, les scènes du tombeau de à Abousir[5] et surtout celles du tombeau de à Sakkârah[6] sont particulièrement précieuses; elles sont seulement assez difficiles à comprendre, ou plutôt elles paraissent se prêter à deux interprétations tout à fait différentes[7].

(1) Cf. p. 185-186.
(2) Cf. p. 187.
(3) Ce travail ainsi exécuté à l'aide du ciseau ou varie beaucoup suivant les représentations; à Deir el-Gebrâwi, par exemple, le mot *mnḫ* paraît s'appliquer à un façonnage intéressant le bordage supérieur (*Deir el Gebrawi*, I, pl. XV et XVI). — Sur le ciseau , cf. Griffith, *Hieroglyphs*, pl. VI, fig. 80, et p. 49. — L'ouvrier le tenait d'une main, et de l'autre, frappait dessus au moyen d'un maillet.
(4) On sait que l'idée d'achèvement a fini par s'attacher à ce point au mot *mnḫ*, que celui-ci a pris très vite, au figuré, le sens de «perfection».
(5) Cf. Borchardt, *Ne-user-reʿ*, p. 122 et fig. 103 *b* (toute la partie supérieure de la représentation manque).
(6) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXIX-CXX (l'une des barques est reproduite dans Bædeker, *Égypte*, 4e édit. française (1914), p. 151).
(7) L'une et l'autre de ces interprétations supposent, en tout cas, que les barques représentées

La plus simple est que le bordage supérieur des embarcations papyriformes était constitué par trois éléments de dimensions inégales, l'élément du milieu, de beaucoup le plus long, étant, soit monté le premier[1], soit, au contraire, encastré après coup entre les éléments d'avant et d'arrière[2]. En réalité, le grand nombre des représentations dans lesquelles l'élément médian est seul figuré[3] tendrait à prouver qu'il n'en était pas ainsi, mais, bien plutôt, qu'il y avait deux types de bordage supérieur : le *bordage partiel*, qui courait seulement au-dessus du milieu de l'embarcation[4], et le *bordage entier ou continu*, qui régnait sur toute la longueur[5]. Le premier était peut-être un bordage fixe; au contraire, la partie médiane du bordage continu — c'est-à-dire, précisément celle qui correspond au bordage partiel des embarcations du premier type — était vraisemblablement mobile, et pouvait se détacher en cas de besoin[6]. Pour la coincer entre les éléments d'avant et d'arrière, les Égyptiens employaient de lourdes masses à double poignée latérale qu'ils maniaient tout à fait de la même façon que les paveurs d'aujourd'hui l'outil appelé « demoiselle »[7]; les bordages

ne figurent pas les étapes successives de la construction d'une même barque, mais doivent être considérées comme autant de barques distinctes.

(1) Tombeau de *Ḏ₃ḏ₃-m-ʿnḫ*, barque de droite; tombeau de Tj, barques des registres supérieur et inférieur, et barque de gauche du registre du milieu.

(2) Tj, barque de droite du registre du milieu; *Ḏ₃ḏ₃-m-ʿnḫ*, barque de gauche (le bordage d'une des extrémités est posé le premier). — S. Clarke (cf. *Ancient Egypt*, 1920, p. 43) a émis l'idée qu'on attachait peut-être, autour des éléments du milieu, des liens faits d'une peau fraîche qui se contractait en séchant, et formait ainsi, à cet endroit, un assemblage extrêmement résistant. En tout cas, ce procédé — employé, aujourd'hui encore, par les constructeurs de « naggr » — n'a pas laissé de trace dans les représentations.

(3) Cf. la note 1. — Il ne semble pas que cet élément puisse être interprété comme un bastingage ou comme une fargue. La fargue, en effet, est toujours construite au-dessus du bordage supérieur (c'est-à-dire, dans les barques modernes, au-dessus du plat-bord — cf. Jal, *Glossaire nautique*, p. 684), tandis que la comparaison des deux barques du tombeau de *Ḏ₃ḏ₃-m-ʿnḫ* montre que la longue planche fixée sur le milieu de la barque de droite fait partie du bordage lui-même. — Sur le bastingage, cf. plus bas **(60)**. — L'emploi du bordage mobile est évidemment exclusif de celui du bastingage.

(4) Cf. la note précédente.

(5) Tj, *loc. laud.*, barque de droite du registre du milieu. — L'une et l'autre variété de bordage sont visibles dans les barques de la figure 74, *b*.

(6) Idem, *ibid.* (? — La solution de continuité n'est peut-être qu'une éraflure de la pierre). — Sur la façon dont on attachait, dans certains cas, ce bordage mobile à la muraille par le moyen d'une ligature, cf. plus bas **(61)**.

(7) Tj, *loc. laud.* (cf. la figure 74, *b*). — Entre les deux ouvriers qui laissent retomber ces demoiselles est écrite la légende, dans laquelle Erman (*Reden, Rufe...*, p. 43) voit une chanson destinée à rythmer la manœuvre.

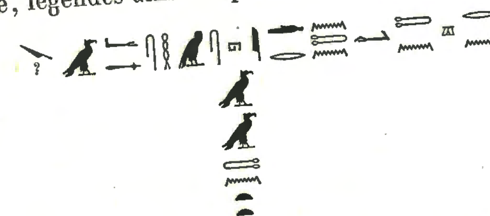
partiels étaient enfoncés plus simplement, à l'aide de ces pierres de forme oblongue qui, dans l'Égypte ancienne, constituaient les marteaux[1]. Pour empêcher que la planche ne se fendît — accident qui aurait pu se produire si les coups de marteau avaient fait entrer trop brusquement les tenons dans les mortaises de la muraille — un ouvrier glissait parfois entre celle-ci et le bordage un bâton (?) destiné à amortir la violence du choc[2]; l'opération s'accomplissait ainsi avec une douceur relative, surveillée qu'elle était, d'ailleurs, par un contremaître (?), lequel en réglait la cadence, à ce qu'il semble, au moyen de gestes de la main[3].

Le bordage supérieur, une fois en place, était repris, pour un dernier façonnage, à l'herminette ou au ciseau[4]; pendant la durée de ces différents travaux

(1) Tj, *loc. laud.* (registre inférieur) — cf. p. 241, note 6.

(2) Idem, *ibid.* — Peut-être la corde maintenue sous la planche par l'ouvrier agenouillé à l'extrémité droite du bordage s'explique-t-elle de la même façon.

(3) Au-dessus de la scène, légendes ainsi disposées :



(cf. une traduction partielle et un commentaire de ces légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 42-43).

(4) (Ciseau seul) : *Ḏ₃ḏ₃-m-ʿnḫ*, barque de droite; Tj, *loc. laud.*, registre supérieur, barque de gauche (?). — (Herminette et ciseau) : Tj, *loc. laud.*, registre du milieu, barque de gauche. — Cette représentation de Tj est, au reste, des plus importantes pour l'histoire de l'outillage égyptien : elle nous apprend qu'à l'époque de la Vᵉ dynastie la construction d'une barque nécessitait l'emploi de sept variétés d'outils au moins (sur ces outils, cf. Jéquier, *Les Frises d'objets des Sarcophages du Moyen Empire*, p. 269 et suiv.) :

1° La hache (*mjbt*), qui servait aux travaux de grosse charpenterie, en particulier au dégrossissage et à l'équarrissage des troncs (registre inférieur, côté gauche);

2° La scie à main (*wśt* — cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 272), avec laquelle on débitait en planches les arbres équarris par la hache (registre inférieur, côté droit. — Sur la scie égyptienne, cf. Schäfer, *Priestergräber*, p. 55 (6) et fig. 73);

3° L'herminette (*nw*), l'outil par excellence des anciens Égyptiens, qui se prêtait à toutes les variétés de travaux que nous désignons aujourd'hui sous le nom de menuiserie. C'est avec l'herminette qu'on façonnait les planches du bateau, avant et après l'assemblage; on la voit, au tombeau de Tj (*passim*), maniée par des ouvriers qui sont, soit assis sur le pont, soit agenouillés ou à demi couchés sous la coque dans les positions les plus variées. Il y avait deux sortes au moins d'herminettes, une longue et une courte; il y en avait sans doute même une troisième, non plus composée, comme l'outil, d'un manche en bois et d'une lame de métal, mais entièrement faite de métal, et présentant la forme. Cette dernière variété d'herminette portait peut-être le nom de (cf. plus bas);

l'embarcation était soutenue par des étais, dont le nombre et la grosseur, comparés à ceux des étais de Meidoum, suffiraient déjà à prouver que les barques construites sous la Ve dynastie devaient affecter habituellement des dimensions plus considérables que les barques construites au début de la IVe. La VIe dynastie marque encore un progrès à ce point de vue; elle augmente, en modifiant la forme de quelques-uns d'entre eux, l'efficacité des trois accores qui,

4° La «demoiselle» (cf. p. 244, note 7);

5° Le marteau, formé d'une pierre (cf. p. 245, note 1);

6° Le ciseau (*mnḫ*), qui paraît avoir été employé à différents usages, au «finissage» en particulier (cf. p. 243, notes 3 et 4); c'est aussi avec le ciseau, très vraisemblablement, qu'on pratiquait dans les planches les mortaises d'assemblage (registre supérieur, côté droit — cf. plus bas, p. 248, note 2);

7° Le maillet (*ḥm*), complément indispensable du ciseau.

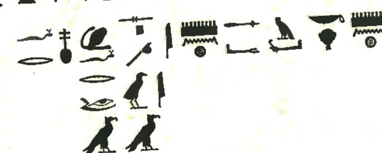
Il faut encore ajouter à cette nomenclature le fil à plomb, fait d'une pierre (?) suspendue au bout d'une corde (registre du milieu; au-dessus du personnage qui tient ce fil on lit les mots : cf. aussi L., *D.*, II, 61 *b*, et Daressy, *Le Mastaba de Mera*, p. 549. — Sur le fil à plomb égyptien, cf. Borchardt, *Ne-user-re*ʿ, p. 160, et fig. 135), — et enfin un outil (maillet?), formé d'une masse campaniforme emmanchée, qu'on voit L., *D.*, II, 61, promené par un ouvrier le long de la partie supérieure du bordage. S'agit-il, dans cette représentation, d'une scène de calfatage? La légende donne (= ?) : mais ce mot (? — cf. Erman-Grapow, p. 146, la racine , *enlever en coupant*) s'applique vraisemblablement à l'herminette avec laquelle un autre ouvrier, assis à l'arrière, taille un objet qui peut être soit un manche de rame, soit un poteau rond.

Les deux termes principaux employés pour désigner les travaux exécutés avec ces différents outils sont les mots et . La variante de ce dernier mot — qu'on relève à deux reprises dans la scène qui nous occupe — tendrait à prouver qu'on désignait sous ce nom à la fois le ciseau proprement dit et le vilebrequin; mais la distinction paraît être purement graphique, et le *mnḫ*, dans l'un et l'autre cas, est toujours manœuvré de la même façon par l'ouvrier. Il n'apparaît pas davantage qu'il y ait, au point de vue du sens, une différence essentielle entre le mot et le mot ; en effet, l'opération exprimée par l'un ou l'autre de ces deux termes peut être indifféremment exécutée par le charpentier avec la hache, ou par le menuisier avec l'herminette ou le *mnḫ*. C'est ainsi qu'on trouve la légende à côté de la légende , et — bien que le mot soit régulièrement écrit au-dessus de personnages maniant le ciseau — la légende à côté de la légende . Il n'est pas facile, on le voit, de déterminer, dans ces conditions, la signification exacte des mots et : tout au plus, peut-on présumer que le premier s'appliquait plutôt aux travaux de charpenterie, le second (cf. p. 243, notes 3 et 4) aux travaux de menuiserie proprement dite.

Notons encore qu'au registre du milieu, au-dessus d'un personnage agenouillé à l'avant de la barque de droite et occupé à débiter une planche à l'herminette, on lit la légende (⟵) . — Enfin les ouvriers (registre supérieur, barque de gauche) portent le titre général de «*charpentiers du* pr d̠-t» (⟵) .

joints à la cale rectangulaire placée sous le fond de la coque, étayaient déjà des deux côtés la plupart des bateaux de Tj[1]. A Zaouiyet el-Meitîn par exemple, la cale est remplacée par deux espèces de coussins disposés de part et d'autre du fond, et les étais consistent, non seulement en supports de la forme ordinaire, mais encore en poteaux fourchus, et aussi en arceaux enfoncés dans le sol, qui soutiennent la coque, soit directement, soit par l'intermédiaire d'une corde passée autour de l'extrémité de la barque[2]. Cette représentation de Zaouiyet el-Meitîn est aussi la première qui nous permette de contrôler, dans une certaine mesure, les assertions d'Hérodote touchant la façon dont étaient assemblées les planches, non plus du bordage supérieur, mais de la coque. Le détail des virures est rendu ici avec beaucoup d'exactitude[3], et l'on voit nettement que les planches constituant ces virures s'étageaient les unes au-dessus des autres de façon à réaliser la disposition appelée «bordé à franc-bord»[4]. Elles devaient

(1) A Deir el-Gebrâwi (tombe de — cf. *Deir el Gebrawi*, I, pl. XV et XVI) ce triple étai est remplacé par un étai simple, mais d'une largeur exceptionnelle. — Cette représentation de Deir el-Gebrâwi est surtout intéressante en ce qu'elle nous montre deux charpentiers — dirigés (?) par un — en train de travailler avec la hache (la forme de l'outil n'est plus tout à fait la même que sous la Ve dynastie) des planches dont l'une est déjà cintrée, et dont une autre (s'il ne faut pas y voir un tronc non encore débarrassé de ses nœuds) est peut-être une pièce de raccord. Au-dessus des ouvriers on lit (⟵) ; au-dessus et à gauche de la barque :



Davies (*Deir el Gebrawi*, I, p. 20) voit dans la première de ces légendes un dialogue entre les deux ouvriers, dont l'un crie à l'autre «Tape dur!», tandis que ce dernier lui répond : «Je fais ce que tes *kas* désirent». Il commente ainsi la seconde inscription, et la scène qui l'accompagne : «Three carpenters with an overseer (?) ..... «Lo, I am chiselling» cries one of them. A fourth, trimming down the end of the vessel, exclaims «The axe (?) — it cuts home; I am about to see something good» (cf. aussi une traduction partielle de ces légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 42).

(2) L., *D.*, II, 108 (registre supérieur, bateau de droite).

(3) De ce qu'on ne les distinguait pas dans les représentations étudiées jusqu'à présent, il faut peut-être conclure que celles-ci figurent des barques dont la coque est déjà peinte.

(4) Cf. p. 238, note 2. — Les planches étaient taillées à la demande, en sorte qu'il ne restait plus ensuite qu'à les ajuster. C'est du moins ce qui semble résulter d'une de ces scènes de Zaouiyet el-Meitîn, dans laquelle deux menuisiers, l'un avec une herminette (légende : (⟵)), l'autre avec un ciseau (légende : (⟵)), façonnent une énorme pièce de bois, évidée en son milieu par une entaille semi-circulaire. Il est certain que cette pièce, dont la forme ne laisse malheureusement pas deviner la destination (est-ce la moitié d'un pont percé pour le passage d'un mât?) devait avoir sa place marquée à l'avance dans le plan général de l'embarcation. Légende : .

être assemblées, dès lors, au moyen de tenons entrant dans des mortaises[1]; il est très probable qu'une scène du tombeau de Tj — où l'on voit deux hommes, à cheval sur une planche supportée par deux poteaux fourchus, enfoncer à grands coups de maillet leurs ciseaux dans cette planche[2] — nous fait précisément assister au percement de ces mortaises.

Il resterait, pour confirmer plus complètement encore les dires d'Hérodote, à trouver dans ces représentations des IVe-VIe dynasties la preuve que les planches de la coque, dans les barques de cette époque, étaient superposées à la façon des briques d'un mur[3]. De fait, nous ne possédons cette preuve que pour les embarcations de la XIIe dynastie[4] : mais on ne saurait en inférer que ce mode de superposition n'a été en usage, pour les barques papyriformes, qu'à partir de cette date. Par ailleurs, à les prendre l'une et l'autre à la lettre, l'étude comparative des représentations de Zaouiyet el-Meitîn et de Béni Hassan pourrait conduire à cette conclusion que, jusqu'à l'époque de la VIe dynastie, les constructeurs égyptiens n'avaient pas à se préoccuper de faire déborder l'extrémité des planches d'une assise sur celle des planches correspondantes d'une autre assise, parce que chacune des virures était formée par une planche unique, d'une longueur égale à la longueur de la coque elle-même, — tandis qu'à partir de la XIIe dynastie, les dimensions toujours plus considérables des embarcations, en entraînant, pour ces mêmes constructeurs, la nécessité de constituer leurs virures par la réunion de plusieurs planches, les ont amenés du même coup au procédé de l'imbrication[5], en raison des très grands avantages que ce procédé présentait au point de vue de la solidité. Une semblable hypothèse, en réalité, ne soutient pas l'examen, car, si elle permettrait d'expliquer, dans la scène de Zaouiyet el-Meitîn, non seulement la disposition apparente des virures[6], mais encore la présence de poutres qui, lorsqu'on rapproche leurs dimensions de celles des barques en construction, pourraient laisser supposer qu'on les utilisait dans toute leur longueur[1], elle implique, en revanche, que les barques papyriformes étaient habituellement plus longues sous la XIIe dynastie que sous l'Ancien Empire, alors que, tout au contraire, sous la Ve dynastie[2] — et même antérieurement — les Égyptiens construisaient déjà des barques en bois de très grandes proportions[3]. Il est donc certain que les virures à éléments multiples étaient en usage dès cette époque[4], concurremment avec les virures faites d'une planche unique; et il n'y a, dès lors, aucune raison de penser qu'elles n'étaient pas déjà, comme plus tard sous la XIIe dynastie, superposées par imbrication.

(1) Cf. p. 239, note 1.

(2) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXIX (registre inférieur, groupe de droite). La légende (→) [groupe hiéroglyphique] ? prouve que la planche travaillée ici est en bois de cèdre (?).

(3) Πλινθηδόν — cf. p. 238.

(4) Cf. p. 238, note 4 (et fig. 72).

(5) Cette expression est assez impropre, puisqu'elle désigne la façon d'assembler entre elles non pas des briques, mais des tuiles : nous l'employons cependant, faute d'en trouver une meilleure, et tout en maintenant les réserves faites plus haut au sujet du procédé appelé *bordé à clin* (sur ce procédé, cf. p. 238, note 1).

(6) La barque de droite du registre supérieur et la barque de gauche du registre inférieur sont respectivement composées de trois et cinq virures, dont la hauteur va en diminuant de plus en plus à mesure qu'elles se rapprochent des extrémités. La barque de droite du registre inférieur (trois virures) présente une forme exceptionnelle. La hauteur de la virure du milieu est presque égale à la hauteur totale de la muraille, et les extrémités de cette virure n'atteignent pas les extrémités des étraves : peut-être s'agit-il ici d'une pièce rapportée en vue de renforcer la coque.

Une fois leurs murailles assemblées, les embarcations égyptiennes devaient avoir à subir, dans certains cas, un travail de cintrage. Hérodote n'en fait d'ailleurs nulle mention, et c'est encore la représentation de Zaouiyet el-Meitîn[5] qui nous donne, à cet égard, les renseignements à la fois les plus anciens et les plus précieux (fig. 75). Il est vraisemblable que l'opération avait pour but, en cintrant l'étrave et l'étambot, de cintrer du même coup les bordages qui y étaient fixés; elle s'effectuait, en tout cas, au moyen d'un nombre plus ou moins grand de grosses cordes, dont les extrémités étaient sans doute attachées à la poutre de l'étrave et à celle de l'étambot, et qui passaient dans la fourche d'un poteau vertical planté au milieu de l'embarcation. Des ouvriers, divisés en deux

(1) Une de ces poutres est taillée à la hache par trois charpentiers; l'autre est transportée jusqu'au chantier (?) au moyen de cordes, suspendues elles-mêmes à une perche soutenue sur les épaules des porteurs; en même temps, ceux-ci, pour empêcher que la charge ne se déplace, maintiennent la corde avec leurs mains. Étant donné celles qui l'accompagnent, on ne peut douter que la scène soit bien en relation avec les scènes de construction navale figurées dans les deux registres inférieurs (cf., d'ailleurs, une représentation analogue *Deir el Gebrawi*, I, pl. XVI; dans le commentaire qu'il en donne, Davies rapproche ce mode de transport du procédé employé par les *shaiyâlin* modernes); il se pourrait seulement que cette représentation se rapportât, en réalité, à la construction non pas du bordage, mais de la quille (cf. plus bas **(62)**).

(2) L., *D.*, II, 45 *a* et *b* : cf. plus bas **(63)**.

(3) Cf. plus bas **(64)**.

(4) Cf., par exemple, *Deir el Gebrawi*, I, pl. XV, où les faibles dimensions des planches préparées par les charpentiers impliquent nécessairement des virures de ce genre. Si celles-ci paraissent faites le plus souvent d'une seule planche, c'est peut-être parce que les coques sont supposées peintes.

(5) Registre inférieur, barque de droite. — Cette représentation est, au reste, une des plus intéressantes que nous ait laissées l'Ancien Empire pour l'histoire de l'architecture navale égyptienne; outre la construction des barques, elle nous montre en effet la fabrication des principaux agrès, mât (?), rames, etc.

équipes[1], se plaçaient de chaque côté de ce poteau, et tous ensemble faisaient tourner, en en manœuvrant les bouts, deux bâtons préalablement passés dans ces cordes; ils tordaient ainsi ces dernières, et en formaient un câble, dont le



Fig. 75. — Cintrage d'une barque en bois (L., *D.*, II, 108).

raccourcissement, qu'ils pouvaient régler à leur gré par une torsion plus ou moins complète, donnait à l'avant et à l'arrière une courbure plus ou moins prononcée[2]. On doit présumer que l'embarcation demeurait ensuite sur accores pendant un certain temps, jusqu'au moment où les extrémités ayant définitivement pris la forme qui leur avait été ainsi donnée, on pouvait, sans inconvénient, enlever le câble de cintrage.

Il ne faut pas confondre ce câble avec un autre, également soutenu sur des poteaux fourchus, et qui, dans les embarcations destinées à la navigation sur mer, réunit, lui aussi, l'un à l'autre l'avant et l'arrière de la barque[3] : ce dernier est un câble de tension[4] ayant pour seul objet de prévenir les gauchissements ou autres déformations que le mouvement des vagues aurait pu produire dans la coque de ces barques. Même, on ne saurait admettre que le câble de cintrage ait servi à deux fins, et qu'on l'ait laissé en place, comme appareil de tension, après l'avoir utilisé une première fois pour un usage différent[5]. Outre que les bateaux de haute mer, dans les représentations qui nous en ont été conservées, présentent des extrémités peu ou pas cintrées, ce cintrage lui-même aurait été très difficile, pour ne pas dire impossible, à réaliser, par le procédé de la torsion, sur des coques tant soit peu longues. Seules, les embarcations de

(1) Ces équipes sont composées ici chacune de trois hommes.

(2) Cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 103 et fig. 85. — C'est Erman (*Ægypten*, p. 604-605) qui a donné le premier l'interprétation exacte de cette scène de L., *D.*, II, 108; c'est lui aussi qui a établi (*A. Z.*, XXXI, p. 79, note 2) que l'opération portait le nom de . — Le mot se rencontre dans les textes des Pyramides (P 422 = M 604).

(3) Sur ce câble, qui constitue précisément l'une des caractéristiques des bateaux de haute mer, cf. plus bas **(65)**.

(4) Il n'est d'ailleurs pas attaché de la même façon que le câble de cintrage : cf. plus bas **(66)**.

(5) Telle paraît être cependant l'opinion de L. Klebs, *loc. cit.*

dimensions moyennes devaient donc se prêter à un travail de ce genre; encore est-il possible que le procédé s'appliquât exclusivement à celles dont les virures étaient composées d'une planche unique, car on comprend mal comment, sans en désagréger l'assemblage, on aurait pu cintrer ainsi, au moyen d'un câble, des coques faites de virures à éléments multiples. Dans ce dernier cas, chacun de ces éléments était peut-être cintré séparément avant l'assemblage, de façon que, celui-ci une fois terminé, l'embarcation prît d'elle-même sa forme définitive[1]; l'imprécision trop souvent habituelle aux artistes égyptiens[2] ne permet malheureusement de se faire de ces différentes techniques qu'une idée des plus imparfaites.

§ 2. — UTILISATION DES BARQUES FLUVIALES PAPYRIFORMES.

En résumé, entre les multiples opérations auxquelles donnait lieu la construction des barques papyriformes, les représentations monumentales nous montrent seulement la coupe, le façonnage et l'assemblage des planches (travaux qui paraissent tous pouvoir être désignés indifféremment par les deux expressions et), enfin le cintrage des extrémités, et aussi — peut-être — le calfatage (exprimé par le mot ou ?) de l'embarcation[3]. Il est certain que l'assemblage des planches devait s'accompagner de celui des baux, c'est-à-dire des poutres transversales qui réunissaient les murailles, mais les représentations ne nous font pas assister à cette phase de la construction. Elles ne nous font pas assister non plus à la mise en place du pont, par exemple[4] : bien que se rapportant à des flotteurs d'un type en somme assez simple, ces scènes, on

(1) Ainsi s'expliqueraient les représentations de planches déjà cintrées qu'on relève, par exemple, à Deir el-Gebrâwi (cf. p. 247, note 1). Peut-être aussi doit-on penser, cependant, que ces planches étaient taillées en cette forme par le charpentier : dans son étude sur les «naggr» modernes (cf. *Ancient Egypt*, 1920, p. 46 et suiv.), S. Clarke observe en effet que ces embarcations ne sont jamais cintrées artificiellement, mais que la courbure des éléments de l'étrave, comme aussi celle des planches des bordages, est donnée à la scie, au moment du débitage. — Si les charpentiers égyptiens de l'Ancien Empire en agissaient déjà de même, la représentation de Zaouiyet el-Meitîn semble prouver, en tout cas, qu'ils pratiquaient parfois aussi le cintrage artificiel, soit de la coque, soit de telle ou telle partie de celle-ci.

(2) Dans la scène de cintrage de Zaouiyet el-Meitîn, un ouvrier, assis sur un coussin, paraît occupé à dégrossir au ciseau un objet assez mystérieux posé à l'avant (?) de la barque. Cet objet est sans doute l'ébauche d'une de ces têtes d'animaux qu'on plaçait en effet ainsi à la proue de certaines embarcations (sur ces têtes-amulettes, cf. plus bas **(67)**).

(3) Sur l'opération , cf. p. 241, note 3.

(4) Sur l'existence d'un pont dans les barques égyptiennes, cf. plus bas **(68)**.

le voit, ne nous donneraient des barques papyriformes qu'une idée assez indistincte, si nous ne pouvions les compléter par d'autres, dans lesquelles sont figurées les différentes utilisations de ces mêmes barques.

Une distinction, toutefois, est ici nécessaire. Le rôle de plus en plus important joué en Égypte par la voile à partir de la IVe dynastie a eu, en effet, pour conséquence de multiplier, dans les représentations de cette époque, le nombre des barques employant ce mode de propulsion; en sorte qu'il y a lieu d'étudier séparément, au point de vue des usages auxquels les Égyptiens les faisaient servir, les barques à rames et les barques à voile.

α. — UTILISATION DES BARQUES PAPYRIFORMES À RAMES.

La comparaison de ces barques avec les barques de papyrus mues par des pagaies — comparaison qui s'impose d'elle-même, puisque ce sont celles-ci qui ont servi de modèles à celles-là — donne lieu, à cet égard, aux observations générales suivantes :

1° Les barques papyriformes ne se rencontrent que très exceptionnellement dans les scènes de pêche et de chasse, ainsi que dans les scènes de passage de gués, c'est-à-dire dans ces différentes représentations de la vie au marais dans lesquelles nous avons vu que figuraient très régulièrement, au contraire, des barques de papyrus;

2° Les barques papyriformes se rencontrent concurremment avec les barques de papyrus dans les représentations de voyages et de transports par eau, mais elles présentent, d'ordinaire, des dimensions plus considérables que celles-ci;

3° Les barques papyriformes se rencontrent, à l'exclusion des barques de papyrus, dans les représentations figurant la procession funéraire ou, plus exactement, la partie de la procession funéraire constituée par les barques funéraires proprement dites et les barques de remorque[1].

Si l'on met à part, comme il convient, ces dernières représentations, la conclusion qui se dégage de ces remarques semble donc être qu'à partir de la IVe dynastie, tandis que les barques de papyrus étaient réservées, en principe tout au moins, aux expéditions dans le marais, les barques papyriformes, au contraire, étaient employées surtout pour la navigation fluviale. Cette distinc-

[1] Sur ces deux sortes de barques, cf. p. 152-156 — et aussi plus bas (69).

tion, au surplus, n'a rien d'absolu, et Bates[1] a établi que les radeaux de papyrus ont très bien pu être utilisés de façon habituelle même sur les rivières.

1). Représentations de la vie au marais. — Les quelques exemples de barques papyriformes qu'on pourrait être tenté de relever dans des scènes de pêche et de chasse au marais, ou dans des scènes de traversées de troupeaux à la nage[2], ne sont rien moins que certains, et sont dus surtout à la difficulté où l'on se trouve parfois de distinguer les barques papyriformes d'avec les barques de papyrus[3]. Exception doit être faite cependant pour une représentation de chasse à l'hippopotame figurée au mastaba du Louvre. L'embarcation dans laquelle le chasseur, debout et le harpon à la main, attaque la bête, qu'un personnage agenouillé à l'avant se tient prêt à achever avec sa hache (?), est certainement une embarcation en bois[4].

2). Représentations de voyages et de transports par eau. — *a*) *Voyages par eau.* — Les barques représentées dans les scènes de voyage par eau sont, pour la plupart, des barques mystiques[5]; mais, comme les conditions dans lesquelles les Égyptiens étaient censés naviguer sur le Nil après leur mort ne devaient pas différer essentiellement de celles dans lesquelles ils y avaient réellement navigué de leur vivant, les conclusions auxquelles conduit l'étude de ces barques peuvent légitimement, semble-t-il, être étendues aux barques civiles[6]. Il est

[1] *Ancient Egyptian Fishing*, p. 225 — cf. Edgerton, *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, XXXIX, 2, p. 109, note 1.

[2] *Scènes de pêche : Medum*, pl. X; *Sheikh Saïd*, pl. V (la barque, dans cette dernière représentation, est à moitié effacée, et ne fait peut-être même pas partie d'une scène de pêche, bien qu'elle soit figurée à côté d'un filet). — En ce qui concerne la barque reproduite *Deshasheh*, pl. V, dans laquelle deux matelots tirent sur un filet de grande traîne dont l'autre partie est manœuvrée de terre par quatre hommes, il est tout à fait probable que cette barque est bien une barque de bois. En effet, ce procédé de halage du filet au moyen de deux équipes — qui est le procédé employé aujourd'hui encore en Égypte (cf. Petrie, *Deshasheh*, p. 7) — n'a peut-être été rendu possible ou, en tout cas, semble n'avoir été en usage qu'à partir du moment où l'emploi des barques de bois a commencé à se généraliser dans la vallée du Nil. Jusque-là, c'est-à-dire pendant toute la durée de l'époque qu'on pourrait appeler l'époque des barques de papyrus, le filet de grande traîne n'était ordinairement manœuvré que de terre (cf. p. 189, note 4).

Scène de traversée de troupeaux à la nage : Deshasheh, pl. XV (sur cette scène — dans laquelle la barque représentée est peut-être une barque de papyrus — cf. p. 215, note 8).

[3] Cf. p. 235, note 3.

[4] Cf. p. 199, note 8, et fig. 53 *b*.

[5] Sur les barques mystiques, cf. p. 158-160, et p. 162 et suiv.

[6] Sur le sens de ce mot, cf. p. 168.

vraisemblable, au surplus, que quelques-unes au moins des embarcations ainsi figurées sur les murailles des mastabas ne comportent aucune signification symbolique, mais reproduisent véritablement les barques qui, à l'époque des IVe-VIe dynasties, servaient en Égypte à la navigation fluviale[1].

C'est, avant tout, la cabine qui constitue ces barques, si l'on peut ainsi parler : c'est elle, en tout cas, qui, par sa forme et ses proportions, les caractérise et les différencie (fig. 76)[2]. Au début de la IVe dynastie[3], elle n'occupe encore qu'une assez faible partie de la longueur totale du pont[4], et son toit, toujours horizontal, est soutenu seulement aux deux bouts; elle s'agrandit ensuite très vite, au point de couvrir déjà, à l'époque de Khafrî, à peu près les trois quarts du pont[5], et comporte alors, outre la cabine primitive du règne précédent[6], deux annexes qui prolongent celle-ci en avant et en arrière, et dont l'une va jusqu'à l'extrémité de l'étambot, l'autre, jusqu'au commencement ou même jusqu'au milieu de l'étrave. La cabine proprement dite est fermée par un rideau[7], les annexes, au contraire, sont ouvertes; l'ensemble de la construction devait avoir une largeur un peu inférieure à celle de la barque : tout au moins, les représentations, d'ordinaire, nous montrent-elles les rameurs et les barreurs paraissant manœuvrer, non pas à l'abri des parties ouvertes de la cabine, mais entre cette dernière et le bordage.

(1) Il en est ainsi, par exemple, des deux barques encore subsistantes du registre supérieur de L., *D.*, II, 103 *b*, des barques reproduites L., *D.*, II, 12 *a* et L., *D.*, II, 64bis *b*, de la barque du milieu du registre inférieur de *Sheikh Saïd*, pl. V, etc.; l'intention mystique de toutes ces scènes n'est nullement certaine. — A plus forte raison en va-t-il de même pour les barques de charge. Les barques reproduites par Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI-XXII, amènent des animaux de Haute-Égypte; L., *D.*, II, 62, Ra-shepses, debout sur la rive, contrôle l'arrivée de barques qui lui apportent du bétail et du grain (cf. L. Klebs, *Die Reliefs*, p. 107).

(2) Si la barque de *Sheikh Saïd*, pl. V, n'a pas de cabine, c'est peut-être parce que ce n'est qu'une barque secondaire, montée, non pas par le propriétaire de la tombe, mais par son fils qui l'escorte (?). — La barque figurée L., *D.*, II, 32 est trop fragmentaire pour qu'on puisse assurer qu'elle ne comportait pas de cabine.

(3) L., *D.*, II, 22 *d* (registre inférieur) et 24; les tombes d'où sont tirées ces deux représentations appartiennent vraisemblablement à deux fils de Khoufou (cf. L., *D.*, *Text*, I, p. 64-65).

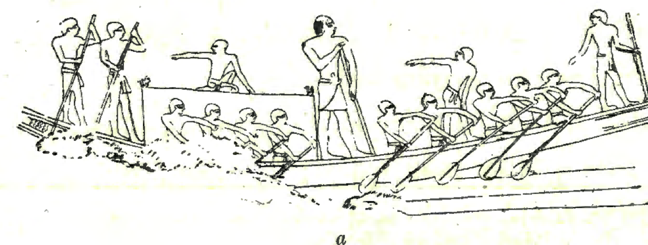
(4) Elle va du milieu de l'embarcation à celui de l'étambot (L., *D.*, II, 22 *d* et 24). — La cabine de L., *D.*, II, 22 *d* est surmontée, à ses deux extrémités, de deux boucles qui représentent, soit des ornements, soit, plus vraisemblablement, la partie supérieure des supports.

(5) De la naissance de l'étrave à l'extrémité de l'étambot (L., *D.*, II, 12 *a*).

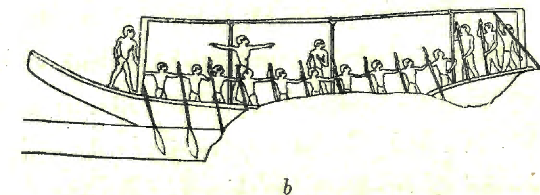
(6) Aussi continue-t-elle à occuper, d'ordinaire, la place qu'occupait la cabine isolée de l'époque de Khoufou.

(7) Elle l'était déjà parfois à l'époque de Khoufou (cf. L., *D.*, II, 22). — Sur ce rideau, cf. plus bas **(70)**.

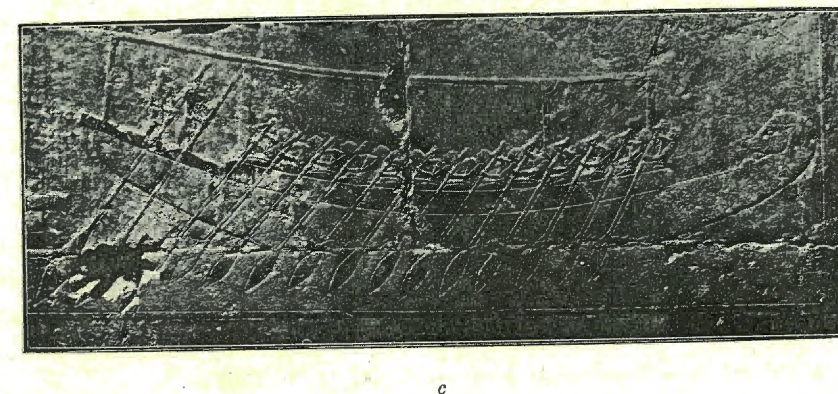
Cet agrandissement de la cabine ne pouvait manquer d'entraîner l'augmentation du nombre des piliers destinés à soutenir le toit. A partir du milieu de la



a



b



c

Fig. 76. — La cabine des barques de voyage à pagaies ou à rames.

a) Au début de la IVe dynastie (*Sahure'*, II, fig. 23 = L., *D.*, II, 22 *d*);
b) A l'époque de Khafrî (L., *D.*, II, 12 *a*);
c) A partir de la Ve dynastie (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI).

IVe dynastie, date à laquelle le type nouveau paraît avoir été fixé définitivement[1] — il est très rare, en effet, d'en relever un autre, passé cette époque,

(1) (*IVe dynastie*) : L., *D.*, II, 12 *a*. — (*Ve dynastie*) : Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, LXXV (registre supérieur) et LXXVI; Holwerda-Boeser, pl. XX (registre supérieur); mastaba du Louvre; mastaba n° 2 de Dahchour (*Dahchour*, 1895, pl. XXI. — Ce dernier mastaba, bien que construit en briques, et pour un personnage appelé Snefrou-ani-mert(?)-f, présente, au point de vue des détails de nautique, toutes les caractéristiques de la Ve dynastie). — (*VIe dynastie*) : Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI, barque de droite (la cabine est ici à annexe unique).

dans les représentations de barques de voyage[1], — l'ensemble de la cabine et des annexes est régulièrement soutenu, soit par quatre, soit par cinq piliers[2]; dans ce dernier cas, c'est toujours l'annexe d'avant qui se trouve partagée en deux par le pilier supplémentaire[3]. La forme et l'épaisseur de ces piliers sont très variables; mais, le plus souvent, il est impossible de discerner les raisons qui ont fait préférer tel type à tel autre[4], comme aussi d'expliquer les dimensions d'un montant d'une grosseur exceptionnelle par la place que ce montant occupe dans l'ensemble de la construction[5]. Du moins, se rend-on très bien compte, par les représentations, de la façon dont la toiture était montée sur les piliers. Sous la IVe dynastie, les supports intermédiaires sont souvent terminés, à leur partie supérieure, par une fourche dans laquelle passe directement la barre horizontale qui réunit les deux montants extrêmes[6]; on peut donc en conclure que le toit était alors constitué simplement par une toile ou une natte tendues sur le châssis de la cabine[7]. A partir de la Ve dynastie, au contraire, la fourche des piliers prend la forme d'un V aux branches plus ou moins arron-

[1] Cf. cependant L., *D.*, 103 *b*, registre supérieur, barque de droite (?), et Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre inférieur (la cabine, dans ce dernier exemple, n'occupe que le milieu du bateau). — Dans les barques à voile, l'ancien type de cabine s'est, au contraire, conservé un peu plus longtemps (cf. plus bas **(71)**).

[2] C'est-à-dire, par huit ou par dix, puisque les représentations ne montrent qu'un des côtés de la cabine et de ses annexes. — *Constructions à 4 (8) piliers : Dahchour* (1895), pl. XXI; mastaba du Louvre. — *Constructions à 5 (10) piliers* : Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXVI. Les représentations de constructions à plus de 5 (10) piliers sont exceptionnelles : on peut citer, cependant, Steindorff, *op. cit.*, pl. XXI, barque de gauche (9-18 piliers), et pl. XXII, barque de gauche (12-24 piliers); Idem, pl. XXI, barque de droite (16-32 piliers. — Dans ce dernier exemple, l'annexe d'arrière est elle-même partagée en deux travées par un pilier intermédiaire, et l'annexe d'avant comporte quatre piliers qui la sectionnent en cinq parties). Étant donné que ces barques à piliers multiples du tombeau de Tj amènent toutes des antilopes de la Haute-Égypte, on peut se demander si les constructions à très nombreux étais ne constituaient pas l'une des caractéristiques des bateaux employés au transport des animaux.

[3] Cf. plus bas **(72)**. — L'annexe d'arrière n'en comporte pas, parce qu'elle était réservée aux barreurs (cf. plus bas **(73)**).

[4] On observe cependant que la cabine proprement dite est toujours soutenue par des étais carrés et assez larges, tandis que les supports des annexes, en général, sont de forme ronde, et plus fins (cette dernière règle souffre toutefois de nombreuses exceptions : cf. L., *D.*, II, 12 *a*, et Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre supérieur).

[5] C'est ainsi qu'un étai qui soutient l'arrière de la cabine d'une des barques de Tj (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre supérieur), et qui ne paraît pas avoir à supporter une poussée plus forte que les autres, est à peu près quatre fois plus gros que ceux-ci.

[6] L., *D.*, II, 12 *a* (cf. fig. 76, *b*).

[7] C'est cette toile ou cette natte dont les retombées verticales sur les côtés de la cabine formaient les rideaux de celle-ci (cf. plus bas **(74)**).

dies, dans l'ouverture duquel sont engagées les extrémités de poutres transversales sur lesquelles repose le toit proprement dit[1]; il est donc vraisemblable que celui-ci, à cette époque, était un toit en bois.

Quelle qu'en fût la matière, c'est également sous la Ve dynastie qu'on voit ce toit subir une modification importante. Jusque-là, même après l'allongement de la cabine, il était demeuré horizontal; désormais, il affecte régulièrement une forme cintrée[2], dont la courbure générale reproduit assez exactement celle de la coque elle-même. Ce simple changement suffit pour donner à toute l'embarcation une légèreté d'aspect et une souplesse d'allures qui contrastent singulièrement avec la raideur un peu lourde qu'on observait, le plus souvent, dans les embarcations de l'époque précédente. Néanmoins, plus on étudie ces barques de voyage, plus on se convainc qu'elles ne nous rendent pas complètement les barques civiles qui leur ont servi de modèles. Toutes, en effet — même celles dont la signification mystique n'est rien moins que prouvée[3] — dégagent une impression de gravité majestueuse et triste, qui s'explique sans doute par le caractère du voyage qu'elles étaient censées accomplir. Non qu'à première vue elles ne semblent être des copies fidèles de la réalité; on pourrait dire qu'elles se réduisent, en somme, à une cabine plus ou moins grande, fermée par des rideaux plus ou moins somptueux[4] : et il est évident que la tente — qui permettait à l'Égyptien en voyage de dormir pendant la nuit, et de s'abriter, pendant le jour, contre l'ardeur du soleil — constituait sûrement, en effet, l'élément essentiel des barques civiles. La vie à bord de celles-ci, toutefois, devait comporter une foule d'incidents amusants ou simplement pittoresques, elle devait surtout témoigner d'une activité joyeuse et d'une animation dont il est regrettable que toutes ces représentations des IVe-VIe dynasties[5] nous laissent, peut-être à dessein, entrevoir le plus souvent si peu de chose. L'art de cette époque,

[1] Cf. fig. 76, *c*. — La représentation de Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV (barque du registre inférieur), est particulièrement typique à cet égard.

[2] Cf. fig. 76, *c*.

[3] Cf. p. 254, note 1.

[4] Ces rideaux, très simples sous la IVe dynastie (cf. la représentation de L., *D.*, II, 22 *d*, où, à en juger par la couleur, ils sont faits de la même toile que la voile de la barque figurée au-dessus de la barque à rames), paraissent décorés, au tombeau de Ti (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, barque du registre supérieur (?), et pl. LXXVI, barque du registre inférieur), de carrés de couleurs variées disposés en damier (?). Ce peuvent donc être, soit des rideaux d'étoffe, soit des panneaux de cuir analogues à ceux du catafalque d'Isitemkheb, par exemple.

[5] Celles de barques à rames, tout au moins : les représentations de barques à voile sont, en général, beaucoup plus vivantes (cf. p. 269-270).

si souple à l'ordinaire, pourtant, et si varié, paraît s'être ici trouvé à l'étroit, et avoir été comme immobilisé par la nature même du sujet.

b) *Transports par eau.* — De même que les barques de voyage, les barques de charge sont caractérisées par une cabine de très grandes dimensions, mais qui, parce qu'elle fait, cette fois, office de magasin en même temps que de



Fig. 77. — Barque de transport à rames, à cabine ouverte (Holwerda-Boeser, *Beschreibung...*, pl. XX, registre du milieu).

chambre, diffère quelque peu de la cabine des barques employées au transport exclusif des personnes.

Lorsque cette cabine est ouverte[1], ce n'est guère qu'un abri de fortune, et qui, comme tel, ne devait être utilisé que pour les transports de courte durée : quatre ou six piliers fourchus (deux ou trois de chaque côté)[2] soutiennent, suivant un dispositif déjà observé dans les barques de voyage[3], un châssis sur lequel était sans doute tendue une toile formant plafond (fig. 77)[4]. Il est possible que cette toile retombât sur les côtés, de façon à former des rideaux : mais ceux-ci étaient alors des rideaux mobiles, et qui, dans les représentations, sont toujours figurés relevés.

Les barques à cabine fermée présentent toutes ce caractère commun d'être

(1) L., *D.*, II, 96 (la barque qui accompagne les deux barques à voile); Holwerda-Boeser, pl. XX, registre du milieu.

(2) Cabine à 2 (4) piliers : Holwerda-Boeser, pl. XX. — Cabine à 3 (6) piliers : L., *D.*, II, 96.

(3) Cf. p. 256 (et note 7).

(4) Dans le mastaba de Leyde, la cabine ainsi constituée va de la naissance de l'étrave à celle de l'étambot, et le toit en est horizontal : L., *D.*, II, 96, la cabine se prolonge au contraire jusqu'à l'extrémité de l'arrière, et le toit en est légèrement cintré.

entourées à l'avant d'un bastingage à claire-voie[1], et de comporter, en outre, deux constructions à clôtures fixes — dont l'une est la cabine proprement dite et l'autre une annexe — édifiées respectivement au milieu et à l'arrière. La position que ces deux constructions occupent l'une par rapport à l'autre permet de classer ces barques en deux catégories. Dans les barques du premier type (classe A), le haut de la cabine (abstraction faite du dôme qui le couronne) est à un niveau un peu plus bas que celui du haut de l'annexe (il n'arrive guère

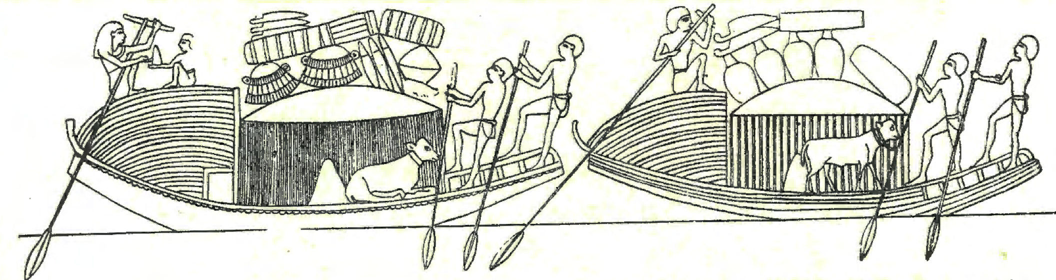


Fig. 78. — Barques de transport à rames, à cabine fermée. — Classe A : Barques dans lesquelles la cabine et l'annexe sont à des niveaux différents (L., *D.*, II, 104 *b*, registre du milieu).

qu'aux deux tiers ou aux trois quarts de celle-ci)[2] : dans les autres, au contraire (classe B), il est au même niveau que la partie supérieure de l'annexe, dont il forme comme le prolongement[3]. Il est impossible de déterminer lequel de ces deux types est le plus ancien.

La cabine, dans les barques de la classe A (fig. 78), va de la naissance de l'étrave à celle de l'étambot, c'est-à-dire que sa longueur correspond exactement à celle de la partie de la coque qui se trouve en contact direct avec l'eau : on peut en conclure qu'elle était destinée à recevoir les objets les plus lourds, qu'il aurait pu être dangereux de faire peser sur les parties en porte à faux de l'embarcation. Sa forme est celle d'un parallélépipède, dont les côtés, faits d'un assemblage de lattes ou de planches recouvertes d'une toile ou d'une peau, sont encadrés en haut par une traverse horizontale, et latéralement par des montants verticaux[4]; le tout est surmonté d'un dôme à convexité plus ou moins

(1) Ce bastingage manque cependant à l'une des barques de L., *D.*, II, 62 (barque de droite du deuxième registre).

(2) *Dahchour* (1895), pl. XX; Holwerda-Boeser, pl. XX (registre inférieur); L., *D.*, II, 104 *b*.

(3) L., *D.*, II, 62.

(4) La traverse est légèrement cintrée dans le mastaba de Leyde (Holwerda-Boeser, *loc. laud.*) et dans la barque de gauche du troisième registre de L., *D.*, II, 104 *b*. — C'est autour de la traverse et des montants que devait s'attacher, par le moyen de cordes (cf. *Dahchour*, 1895, pl. XX), la toile ou la peau recouvrant les côtés.

prononcée[1], lequel est apparemment un toit en berceau, formé d'une peau d'animal tendue sur des lattes disposées en dos d'âne[2]. — Dans les barques de la classe B (fig. 79), ce dôme a disparu, et la partie supérieure du châssis est seulement cintrée, comme dans les barques de voyage de la Ve dynastie[3]; en outre, la cabine, au lieu de s'arrêter au commencement de l'étambot, se prolonge à peu près jusqu'au milieu de celui-ci.

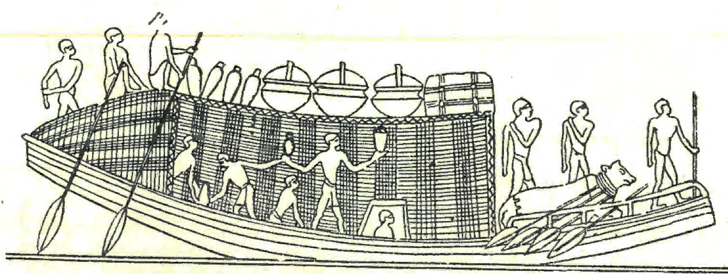


Fig. 79. — Barques de transport à rames, à cabine fermée. — Classe B : Barque dans laquelle la cabine et l'annexe sont au même niveau (L., *D.*, II, 62, registre inférieur, barque de droite).

L'annexe, dans les barques de l'une et de l'autre classe, offre régulièrement, vue de profil, l'aspect d'un cône renversé — ou, plus exactement, d'un quart d'ellipsoïde — dont la pointe plus ou moins arrondie vient rejoindre l'extrémité de l'arrière; Graser[4] la compare très heureusement à la niche occupée dans les théâtres par le souffleur. Tout comme la cabine elle-même, elle était formée vraisemblablement d'un berceau de lattes recouvertes d'une toile ou d'une peau : elle devait, d'ailleurs, communiquer intérieurement avec elle, puisqu'on n'observe jamais qu'une porte pour l'ensemble des deux constructions[5], percée, tantôt sur le côté de la cabine[6], tantôt dans la partie de l'annexe contiguë à

(1) Ce dôme est à peine incurvé dans le mastaba de Leyde; il manque dans la barque de droite du second registre de L., *D.*, II, 104 *b*.

(2) Cf. *Dahchour*, loc. laud.; dans la barque de Leyde, la peau paraît avoir légèrement fléchi, en un endroit, sous le poids des trois ballots posés sur elle.

(3) Cf. p. 257. — Quelquefois ce cintre paraît être surélevé (?) par une planche sur tout ou partie de sa longueur (L., *D.*, II, 62, barque de droite du deuxième et barque de gauche du troisième registre) : mais peut-être n'y a-t-il là qu'un artifice de dessin, employé pour représenter le support sur lequel les objets sont déposés à l'intérieur de la cabine.

(4) Dümichen, *Resultate...*, p. 4.

(5) Cette porte est constituée par des montants et une traverse tout à fait analogues à ceux des côtés eux-mêmes, et sur lesquels devait venir également s'attacher la toile ou la peau qui recouvre ceux-ci.

(6) C'est le cas le plus fréquent (*Dahchour*, 1895, pl. XX; L., *D.*, II, 62).

celle-ci[1]. Cabine et annexe, en tout cas, abritaient des animaux[2] et des objets qui sont invariablement les mêmes dans toutes ces scènes de transport. Ceux-ci sont toujours représentés sur le dessus de la cabine, en vertu d'une convention habituelle aux artistes égyptiens; ceux-là, au contraire, sont figurés à la place qu'ils devaient occuper dans la réalité, c'est-à-dire sur le pont[3], où ils se tiennent, soit debout, soit couchés, ou bien encore[4] attachés par couples à un anneau fixé dans le bordage. Les animaux sont les animaux par excellence du sacrifice, bœufs, veaux et chèvres; les objets consistent en ballots liés les uns aux autres et superposés par groupes de deux ou de trois — quelques-uns de ces ballots, à en juger par leur forme, renferment sûrement des étoffes[5] — en vases, surtout, et en paniers de sparterie, ceux-ci contenant des provisions de toute nature, particulièrement des grains[6]. L'intention funéraire, ici encore, est donc évidente; elle l'est même à ce point qu'on voit figurer parfois, dans la cargaison, jusqu'à ces grands couteaux de silex qui servaient au dépeçage de la victime[7]. Aussi bien a-t-elle, et pour les mêmes raisons, entraîné les mêmes conséquences que dans les représentations de voyages étudiées précédemment : tout comme dans celles-ci, le détail pittoresque semble ici avoir été supprimé de parti pris[8], et la scène présente le plus souvent un caractère de quasi-immobilité qui déconcerte un peu au premier abord.

(1) L., *D.*, II, 104 *b*, barque de gauche du troisième registre; dans les autres barques de cette représentation — et aussi dans la barque de Leyde — ni la cabine ni l'annexe n'ont de porte apparente.

(2) En réalité, étant données les faibles dimensions de la porte dans les barques à cabine fermée, il semble que les animaux ainsi transportés — tout au moins, les animaux de grande taille, tels que les bœufs — devaient être condamnés à demeurer en plein air pendant toute la durée du voyage; au contraire, dans les barques à cabine ouverte, il était possible de les mettre à l'abri : mais sans doute n'avait-on pas beaucoup à user de cette facilité, si cette dernière catégorie de barques, comme il est vraisemblable, était réservée aux voyages de courte durée (cf. p. 258).

(3) Cf. la note précédente.

(4) L., *D.*, II, 104 *b*.

(5) Holwerda-Boeser, pl. XX (registre inférieur).

(6) C'est du moins ce qui semble résulter de la légende qui accompagne l'une des barques représentées L., *D.*, II, 62 : (→) [illegible] (sur cette légende, cf. plus bas (**75**)). — D'après Brugsch (*Wörterbuch*, p. 939), le mot *ḥwꜥ* désigne soit *une céréale*, *soit un fruit à pépins* (cf. aussi Blackman, *The Rock Tombs of Meir*, IV, p. 49, note 8); quant au mot *ỉhj*, les vocabulaires de Birch et de Pierret lui donnent le sens de *grains*.

(7) L., *D.*, II, 104 *b*.

(8) Cf. cependant, L., *D.*, II, 104 *b*, la femme qui allaite son enfant (barque de gauche du registre inférieur).

3). Représentations de barques funéraires proprement dites et de barques de remorque. — Ce caractère est à peine plus marqué dans les représentations ayant pour objet des barques funéraires proprement dites, c'est-à-dire[1] des barques transportant le sarcophage et les statues du mort. Nous avons vu déjà que, tandis que les autres embarcations de la procession funèbre continuaient, sous la IVe dynastie, à être indifféremment construites soit en papyrus, soit en bois[2], les barques funéraires proprement dites, à partir de cette même époque, paraissent au contraire avoir été exclusivement des barques de bois[3]. C'est pour cette raison que, bien qu'elles ne comportent jamais de rames[4], elles ont cependant, croyons-nous, leur place marquée ici : c'est aussi parce qu'elles appartiennent régulièrement au type papyriforme, et surtout parce que les barques de remorque par lesquelles elles sont halées, et avec lesquelles on peut considérer qu'elles ne font vraiment qu'un[5], présentent d'ordinaire, elles aussi, ce même type, et sont habituellement mues par des rames.

Les plus caractéristiques, parmi ces barques funéraires proprement dites et ces barques de remorque à rames, sont figurées dans les tombeaux de Snefrou-ani-mert(?)-f à Dahchour[6], de [hieroglyphs][7], de Tî[8] et de [hieroglyphs][9] à Sakkârah, de [hieroglyphs][10] à Deshasheh, de [hieroglyphs][11], de [hieroglyphs][12] et de [hieroglyphs][13] à Deir el-Gebrâwi; comme toutes ont déjà fait précédemment l'objet d'une description plus ou moins complète[14], il n'y a pas lieu d'y revenir ici.

4). Représentations à sujets mal déterminés. — Il suffira de même, bien que pour une raison différente, de mentionner quelques barques papyriformes dont

(1) Cf. p. 152-155.
(2) C'est le cas, en particulier, pour les barques de charge (sur ces barques, cf. p. 157). — Sur les barques de charge en papyrus, cf. p. 210-212; sur les barques de charge en bois, cf. p. 258 et suiv.
(3) Cf. p. 219-220.
(4) Cf. p. 152.
(5) Sur les barques de remorque, cf. p. 155-156.
(6) *Dahchour* (1895), pl. XXII (barques de remorque).
(7) L., *D.*, II, 101 *b* (barques funéraires et barques de remorque).
(8) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XIII (barque de statues).
(9) Holwerda-Boeser, pl. IX (barque funéraire et barque de remorque).
(10) *Deshasheh*, pl. XXV (barque funéraire).
(11) *Deir el Gebrawi*, I, pl. X (barque funéraire).
(12) *Ibid.*, II, pl. VII et XIV (barque funéraire).
(13) *Ibid.*, II, pl. XX (barque funéraire).
(14) Cf. p. 152 et suiv.

la destination n'apparaît pas clairement, telle cette embarcation du tombeau de [hieroglyphs] à Deir el-Gebrâwi[1], qui rappelle un peu, par sa silhouette générale, les embarcations de la grande fresque d'Hiérakonpolis[2], et qui, malgré l'apparente exiguïté de ses dimensions, supporte deux ou peut-être même trois constructions massives, disposées en étage les unes au-dessus des autres.

β. — Utilisation des barques papyriformes à voile.

Les barques papyriformes à voile (nous réunirons, dans les descriptions qui vont suivre, celles qui marchent en effet à la voile, et celles qui avancent à la rame parce que leur mât et leur voile ont été amenés)[3] sont toutes des barques de voyage ou de transport. Il ne saurait, au reste, en être autrement, puisque, d'une part, comme nous le savons déjà, ce ne peuvent être des barques funéraires[4], et que, d'autre part, leurs dimensions[5] ne devaient sans doute permettre que très exceptionnellement de les utiliser pour la pêche ou la chasse au marais[6]. Il est vrai que ce sont des barques mystiques, c'est-à-dire que les

(1) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XV. Nous supposons que cette embarcation est à rames : elle ne comporte en réalité aucun mode apparent de propulsion.
(2) Cf. p. 37-38. — Elle rappelle également ces embarcations à superstructure compliquée qui deviennent si fréquentes à partir de l'époque thébaine; l'attribution de cette barque à l'époque de l'Ancien Empire n'est donc rien moins que certaine.
(3) Cf. la note 5.
(4) Les barques funéraires proprement dites ne comportent en effet, à cette époque, ni rames ni voile (cf. p. 152). — Les seules barques à voile qu'on voie parfois figurer dans la procession funèbre sont des barques de remorque : rien ne les distingue, d'ailleurs, des barques de voyage ou de transport, sinon qu'elles sont, en général, de dimensions moindres.
(5) Les Égyptiens — ceux de l'époque historique tout au moins — ne paraissent pas avoir eu l'habitude de faire servir à plusieurs fins leurs embarcations légères à rames. Chez eux, la barque à voile n'est jamais, à ce qu'il semble, une barque à rames occasionnellement transformée par l'adjonction d'un carré de toile attaché à une perche, mais bien une barque indépendante, spécialement construite pour son affectation (cf. p. 267-268), et dont les dimensions, dès lors, sont toujours relativement considérables. Cette même barque à voile, en revanche, se transforme très régulièrement en barque à rames, lorsque sa voile a été amenée (cf. plus bas (76)).
(6) La scène de *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII, où l'on voit 'Isj, debout à l'avant d'une barque à voile, faire un geste qui rappelle tout à fait le geste du lanceur de harpon, doit donc être interprétée, sans doute, non pas comme une scène de pêche, mais comme une scène de cueillette de papyrus (ainsi que le suggère, du reste, Davies, *Deir el Gebrawi*, p. 22); la barque elle-même est une barque de voyage à cabine simple (cf. p. 264, note 6). — Sous le Moyen Empire, au contraire, il semble que les nobles égyptiens pêchaient et chassaient en barque à voile sur un certain nombre de lacs, tels que ce [hieroglyphs], situé dans les environs d'Hérakléopolis, dont il est fait mention aux lignes 54-55 du papyrus n° 3023 de Berlin (cf. Vogelsang, *Kommentar zu den Klagen des Bauern*, p. 65-66).

voyages et les transports qu'elles sont censées effectuer sont des voyages et des transports fictifs, tout comme ceux des barques papyriformes à rames[1] : mais les remarques faites à propos de celles-ci s'appliquent également à celles-là[2], et l'on doit tenir pour assuré que ces barques mystiques reproduisent avec une fidélité suffisante les barques à voile en usage sur le Nil sous les IVe-VIe dynasties.

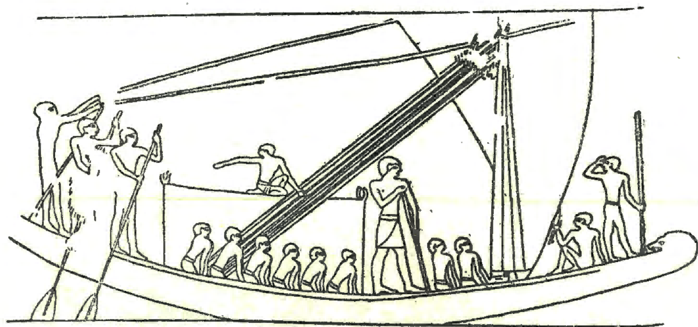


Fig. 80. — Type de barque de voyage à voile, dans lequel la cabine est une cabine simple à toit horizontal (*Sahure'*, II, fig. 22 = L., *D.*, II, 22 *d*, registre supérieur).

1). Barques de voyage. — L'analogie est ici très grande avec les barques à rames; en particulier, la forme et les dimensions de la cabine donnent lieu à des observations de même ordre[3]. On doit noter seulement que le type de cabine simple à toit horizontal, n'occupant que la partie du pont comprise entre le milieu de l'embarcation et le tiers ou la moitié de l'étambot (fig. 80)[4], a persisté plus longtemps dans les barques à voile que dans les barques à rames (sans doute parce qu'il se prêtait mieux à la manœuvre des «bras»)[5], et que même les Ve-VIe dynasties ne l'ont jamais abandonné tout à fait[6]. Le plus souvent, cependant, elles

[1] Cf. p. 253, note 5.

[2] Cf. p. 253-254.

[3] Cf. p. 254 et suiv.

[4] *Sahure'*, II, fig. 22 (=L., *D.*, II, 22 *d*, registre supérieur), et L., *D.*, II, 28 (la première de ces représentations montre que les uræus (?) qui décorent, dans la seconde, la partie supérieure des piliers de soutien sont en réalité les extrémités fourchues de ces piliers). — Il est permis de se demander si ce modèle de cabine très simple, mais qui paraît toujours fermée par des tentures, n'a pas succédé à un modèle ouvert, et si l'abri sans rideaux qu'on observe *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX (1re barque), ne représenterait pas une survivance provinciale d'un type tout à fait primitif.

[5] Cf. plus bas **(77)**.

[6] *Deshasheh*, pl. VI; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII (une traverse (?) sépare ici la cabine en deux parties dans le sens de la hauteur); mastaba du Louvre. — Les rideaux, sous la Ve dynastie, se distinguent parfois de ceux de l'époque précédente en ce qu'ils sont plus ou moins richement décorés; la décoration du rideau de L., *D.*, II, 45 *b*, par exemple — laquelle constitue peut-être en même temps un mode de ligature supplémentaire — est formée par des groupes de trois cordes disposées verticalement, à intervalles réguliers, sur toute la surface du rideau (les motifs en zigzag figurés aux deux extrémités de la cabine représentent l'enroulement des cordes d'attache autour des montants — cf. p. 259, note 4).

le remplacent par la cabine à deux annexes et à toit cintré[1], couvrant les deux tiers de la longueur du pont[2], ou même davantage (fig. 81)[3]; les seules différences qui séparent les cabines de ce dernier type d'avec celles des barques



Fig. 81. — Type de barque de voyage à voile, dans lequel la cabine est une cabine à double annexe et toit cintré (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII).

à rames consistent, d'abord en ce que l'annexe d'arrière manque dans certains cas[4], et aussi en ce que celle d'avant ne comporte pas toujours d'étai médian[5] : quelquefois même, elle ne comporte pas non plus d'étai antérieur, mais est simplement constituée par la saillie du toit de la cabine, lequel se

[1] Ce cintre est très faiblement marqué dans l'une des barques de L., *D.*, II, 64bis*a*.

[2] Cf. cependant L., *D.*, II, 45 *a*, où l'ensemble des trois constructions ne dépasse pas le milieu de l'embarcation.

[3] Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXIX.

[4] *Sheikh Saïd*, pl. V (?); Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXX et LXXXI; mastaba du Louvre.

[5] *Annexe antérieure à étai médian* : Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXVII-LXXIX et pl. LXXXI. — *Sans étai médian* : Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXX; *Sheikh Saïd*, pl. V; L., *D.*, II, 96; mastaba du Louvre.

trouve ainsi former en avant de cette dernière un véritable auvent (fig. 82 [1]). Toit proprement dit ou auvent, il est certain, en tout cas, que le plafond de cette annexe s'arrêtait en arrière du mât, et que les représentations qui nous le montrent se prolongeant en avant de celui-ci sont purement conventionnelles.

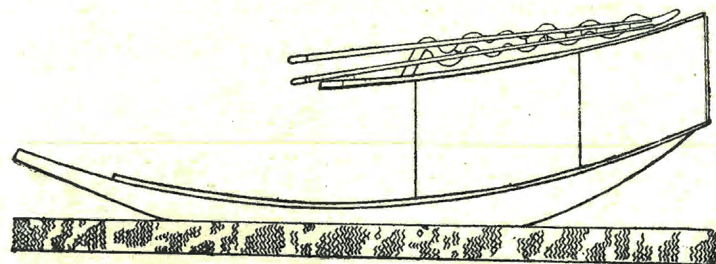


Fig. 82. — Type de barque de voyage à voile, dans lequel l'annexe antérieure de la cabine est réduite à un auvent (L., *D.*, II, 45 *a*).

Même en tenant compte de la forme très particulière de la voile de l'Ancien Empire [2], on ne voit pas bien, en effet, comment la partie inférieure de cette voile aurait jamais eu la place de jouer à l'intérieur des deux grands côtés de l'annexe. Elle n'eût pu le faire, d'ailleurs, qu'à la condition que cette annexe ne possédât pas de toit, c'est-à-dire ne servît absolument à rien : il faut donc admettre que ces représentations assez troublantes dans lesquelles le mât a l'air de pénétrer à l'intérieur de l'annexe [3] visent seulement, sans doute, à rendre plus sensible l'exceptionnelle grandeur des constructions élevées sur le pont, et à donner à entendre que celles-ci empiètent largement sur la moitié d'avant de l'embarcation [4].

Toujours comme dans les barques à rames, les deux annexes sont ouvertes de toutes parts, exception faite, sans doute, pour le côté contigu à la cabine [5]; cette dernière, au contraire, sur ses deux grands côtés tout au moins, est fer-

(1) L., *D.*, II, 45 *a*, 64bis*a* (le mât contre lequel on dirait que l'auvent vient buter paraît former étai, mais ce n'est sans doute là qu'une apparence), 96 (2e barque).

(2) Cf. plus bas (**78**).

(3) Steindorff, *op. cit.*, pl. LXVII-LXXXI.

(4) Il est à remarquer, cependant, que, dans quatre des cinq exemples tirés du tombeau de Tî, le mât vient tomber entre les deux premiers piliers de l'annexe (laquelle comporte en effet un pilier médian — cf. p. 265, note 5). Comme, d'autre part, ces deux piliers présentent un aspect un peu différent des autres, il se pourrait qu'ils encadrent en réalité la façade de l'annexe, figurée de profil par l'artiste égyptien, mais qu'il suffirait alors de rétablir en pensée à sa place véritable pour qu'elle se trouvât en arrière du mât. — Cette explication, si elle est juste, vaudrait aussi, bien entendu, pour les annexes à pilier médian relevées dans les cabines des barques à rames (cf. p. 256).

(5) Cf. cependant les deux barques de L., *D.*, II, 96. L'annexe d'arrière, dans ces barques, comporte à sa partie postérieure une resserre (?) haute et étroite formant comme une cabine en réduction. Cette resserre a été traitée, en conséquence, comme une cabine secondaire, et pourvue, en cette qualité, d'un rideau semblable à celui de la cabine principale.

mée au moyen de rideaux faits soit de toile ou de tapisserie, soit de nattes ou de peaux de bêtes. Une représentation du tombeau de [hiéroglyphes] à Sakkârah (fig. 83) [1] permet peut-être d'inférer que la partie supérieure de ces rideaux était parfois mobile [2], et nous fournit, en tout cas, des renseignements très précis sur leur décoration [3]; la moitié supérieure en est en effet ornée d'un motif en damier noir et jaune, l'autre moitié d'éléments horizontaux et parallèles peints en noir sur fond jaune [4]. Il est assez difficile de déterminer la technique d'une semblable décoration, ni même de dire si elle variait avec la matière dont était fait le rideau : que celui-ci fût en effet en toile ou en tapisserie, en sparterie ou même en cuir [5], les motifs ornementaux en pouvaient indifféremment, semble-t-il, être tissés — ou tressés — dans la matière même, avec des fils, des pailles ou des lanières dont la couleur différait de celle du fond, comme ils pouvaient, au contraire, être seulement peints sur ce fond [6].

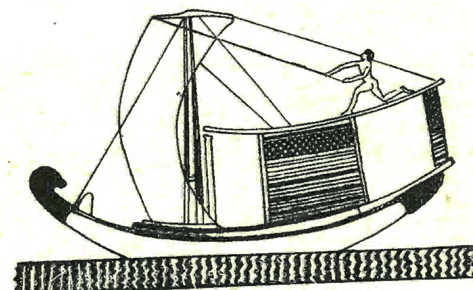


Fig. 83. — Barque de voyage à voile : décoration des rideaux de la cabine centrale (L., *D.*, II, 96).

2). Barques de transport. — Les représentations les plus importantes qui nous aient été conservées de barques de transport à voile sont celles du tombeau de [hiéroglyphes] à Sakkârah [7]. Elles nous montrent que ces barques, par leur amé- nagement, différaient sensiblement tant des barques de voyage à voile que des barques de transport à rames; et ce fait suffirait déjà à prouver qu'il faut y voir non pas des barques de l'une ou de l'autre de ces deux dernières catégories,

(1) L., *D.*, II, 96.

(2) La différence de décoration qu'on relève dans les deux moitiés de ces rideaux peut signifier que celles-ci sont indépendantes l'une de l'autre.

(3) Sur cette décoration, cf. aussi p. 264, note 6.

(4) Le motif en damier est interrompu à mi-hauteur, dans la première barque, par une bande horizontale de couleur jaune : dans toutes les deux, les éléments horizontaux sont symétriquement disposés (trois bandes jaunes entre deux bandes noires).

(5) Sur les objets égyptiens en cuir décoré, cf. Maspero, *L'Archéologie égyptienne*, p. 282 et suiv. (il est vrai qu'aucun des exemples cités n'appartient à l'époque memphite).

(6) Dans l'hypothèse d'un rideau de toile, ils ne pouvaient pas, en tout cas, être brodés; l'usage des broderies ne s'est répandu en Égypte qu'à une époque assez tardive (Maspero, *op. cit.*, p. 287).

(7) L., *D.*, II, 103 *b* (les deux derniers registres. — Les barques du registre supérieur sont trop incomplètes pour qu'on puisse en tirer grand'chose).

qu'on transformait momentanément lorsqu'il en était besoin, mais des barques construites en vue d'une destination particulière, et qui formaient bien, par conséquent, une catégorie à part[1].

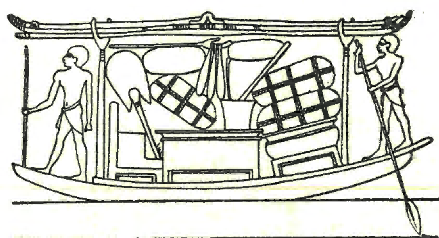


Fig. 84. — Barque de transport à voile, sans cabine ni resserre (L., *D.*, II, 103 *b*, registre inférieur).

Celle-ci comprenait deux types distincts. Le premier ne présente aucune espèce de construction sur aucun point du bordage ou du pont (fig. 84) : tout au plus, y relève-t-on la présence de deux poteaux verticaux, enfoncés dans le plancher, et terminés, à leur partie supérieure, par une fourche sur laquelle reposent horizontalement le mât et les vergues (mât et vergues, en effet, dans ces barques du mastaba de Ptah-hotep, sont toujours figurés «amenés»)[2]; les barques du second type, au contraire, comportent, outre ces mêmes piliers de soutien, un bastingage d'avant et une annexe d'arrière tout à fait semblables au bastingage et à l'annexe des barques de transport à rames (fig. 85)[3].

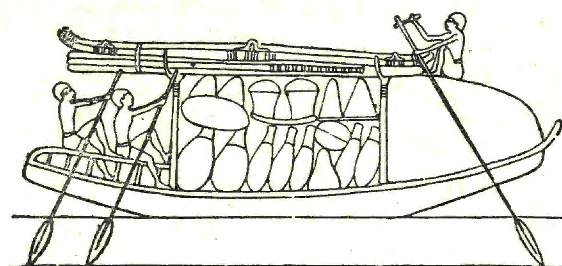


Fig. 85. — Barque de transport à voile, avec annexe-resserre à l'arrière (L., *D.*, II, 103 *b*, registre du milieu).

On le voit, ce qui différencie surtout de ces dernières barques les barques de transport à voile, quel que soit le type auquel celles-ci appartiennent, c'est l'absence de la cabine médiane[4]. La cargaison, cette fois, est placée directement sur le pont[5]; et, s'il est probable qu'on la recouvrait d'une natte ou qu'on la protégeait d'une façon quelconque, il ne semble pas qu'un abri fixe la garantît contre le soleil

[1] Cf. p. 263, note 5.

[2] Le mât et les vergues ne sont distinctement représentés, en réalité, que dans les barques du second type; dans celles du premier, l'artiste paraît avoir remplacé le mât par une vergue supplémentaire (?).

[3] Cf. p. 259 et 260.

[4] Cette absence ne saurait provenir du fait qu'il s'agit ici de barques à voile : la cabine médiane n'est nullement incompatible avec le mât, puisqu'on l'observe — sous une forme seulement un peu différente — dans les barques de voyage à voile (cf. p. 264); ici encore, on ne saurait donc soutenir que les barques de transport à voile, en particulier celles du second type, ne sont que des barques à rames modifiées, dans lesquelles la présence du mât a entraîné la suppression de la cabine (cf. la note 1).

[5] La dernière barque du registre inférieur n'a aucune cargaison.

ou les intempéries[1]. L'explication de cette particularité doit sans doute être cherchée dans la nature même des objets transportés par ces barques à voile; en général, ceux-ci sont des objets moins susceptibles de se détériorer que les objets dont nous avons vu que se composait le chargement des barques à rames : c'est ainsi que l'on constate, en particulier, la disparition de ces paniers remplis de grains[2] dont le vent eût eu vite fait de disperser le contenu, si l'on n'avait pris la précaution de les entreposer dans un endroit clos. Exception faite pour une salade — et peut-être aussi pour quelques fruits, volontairement laissés exposés au soleil, lequel était chargé d'en hâter soit la maturité, soit la dessiccation — tout ce que nous appelons aujourd'hui les «denrées périssables» est ici enfermé dans des récipients hermétiquement bouchés, et peut, dès lors, affronter sans inconvénient les risques d'une exposition en plein air. Il faut remarquer, en outre, que ces récipients, comme aussi les vases contenant des liquides[3], présentent des dimensions considérables, et enfin qu'on voit surtout figurer à côté d'eux des ballots d'étoffes, ou encore des meubles, tels que sièges, coffres, selles de vases, etc. En un mot, la cargaison habituelle des barques à voile[4] paraît avoir été constituée par des objets non seulement volumineux et encombrants, mais encore de formes et de grandeurs très différentes, c'est-à-dire qui se prêtaient aussi mal que possible à un arrimage méthodique et régulier dans un local fermé. Comme, d'autre part, ce n'étaient pas, en général, des objets particulièrement fragiles, on jugeait inutile de les abriter d'une façon spéciale, et on se contentait de les entasser sur le pont de l'embarcation[5].

Cette cargaison, ici encore, est avant tout une cargaison «funéraire», si l'on peut ainsi parler; en dépit de ce caractère — et à la différence de ce que l'on observait dans les représentations de barques à rames[6] — un certain nombre de ces barques de transport à voile sont traitées avec une assez grande liberté, et témoignent même parfois d'un souci du détail réaliste ou simplement savoureux

[1] Cf. cependant L., *D.*, II, 104 *b*, 1re barque du registre supérieur. — Il est vrai que la cargaison est ici assez différente de celle des barques de L., *D.*, II, 103 *b*, et se rapproche beaucoup de la cargaison des barques de transport à rames.

[2] Cf. p. 261 (et note 6).

[3] Ces récipients et ces vases sont de formes très diverses; on remarque parmi eux le bassin et l'aiguière en métal qui sont si fréquemment réunis sur les monuments de l'Ancien Empire.

[4] Cette cargaison est au reste des plus variées; c'est ainsi que la première barque du registre inférieur comprend, outre des meubles, un grand *flagellum* à trois battants et un flabellum, avec une sorte de seau (?), muni d'une anse à sa partie supérieure, qui paraît renfermer des armes (?).

[5] Cf. la note 1.

[6] Cf. p. 257, note 5.

qui donne à ces scènes beaucoup de vie et de couleur. C'est ainsi qu'au tombeau de [1] les rameurs — dans cet exemple, le mât et la voile ont été amenés — sont assis dans une position aussi pittoresque qu'inconfortable, la jambe gauche repliée sur le bastingage d'avant, la droite allongée en dehors, sur la partie supérieure du bordage. Des préoccupations de même ordre se retrouvent également, d'ailleurs, dans les représentations de barques de voyage. Par exemple, dans une des barques du tombeau de [2], on voit l'un des matelots courir sur le toit de la cabine, pour exécuter plus vite une manœuvre : ou bien, dans une autre de ces barques[3], un autre matelot, assis, cette fois, sur le toit, tire, en faisant effort de tout son corps légèrement renversé en arrière, sur deux des commandes de la voile. Une des barques du mastaba du Louvre[4] est particulièrement intéressante à cet égard (pl. III). A l'avant, un homme, étiré en quelque sorte par l'effort qu'il fournit, grimpe, avec la souplesse agile d'un singe, le long du cordage qui réunit le sommet du mât au pont de l'embarcation; à l'arrière, une sorte de mousse (ou un cuisinier?), en train de puiser de l'eau dans un récipient que sa main droite tient à demi immergé à la surface du fleuve, a sorti plus de la moitié de son corps hors de la barque, et risquerait infailliblement de tomber la tête la première, si sa main gauche ne s'accrochait au bordage, dans un geste plein de naturel et très justement observé. Il serait facile de multiplier ces exemples[5], sur lesquels nous aurons, du reste, l'occasion de revenir, en étudiant les conditions de la manœuvre dans toutes ces barques à voile.

§ 3. — CARACTÈRES GÉNÉRAUX ET DÉTAILS PARTICULIERS DES BARQUES FLUVIALES PAPYRIFORMES.

α. — LA COQUE.

Gabarit. — Comme les barques de papyrus, les barques papyriformes — et c'est précisément l'une des raisons pour lesquelles nous leur avons donné ce nom — présentent toutes ce caractère commun d'avoir une coque de type naqa-

(1) L., *D.*, II, 103 *b* (registre du milieu).
(2) L., *D.*, II, 96, 1re barque.
(3) *Ibid.*, 2e barque.
(4) Mur à droite de l'embrasure de la porte, 1re barque.
(5) C'est ainsi qu'on peut noter encore, dans cette même barque du mastaba du Louvre, la véritable «grappe» formée par les matelots occupés à hisser la voile; cf. aussi, au tombeau de Snefrou-ani-mert(?)-f (Jéquier, dans *B. I. F. A. O.*, IX, pl. III), le singe qui gambade sur le toit de la cabine.

dien, c'est-à-dire[1] dont les deux extrémités sont plus ou moins fortement relevées (elles le sont moins cependant, en général, que dans les barques de papyrus proprement dites[2]), et dont la surface d'immersion est assez faible par rapport à la longueur totale de l'embarcation. A ce dernier point de vue, il est vrai, il est assez difficile de préciser la proportion dans laquelle la coque doit être immergée pour que la barque soit de type papyriforme : car cette proportion varie beaucoup dans les représentations. Nous avons vu déjà qu'il en allait de même pour les barques de papyrus[3] : pas plus dans un cas que dans l'autre, il n'y a lieu, croyons-nous, d'attribuer une importance exagérée à ces divergences, qui sont dues le plus souvent à la seule fantaisie des artistes égyptiens. Il semble, en effet, que ceux-ci, lorsqu'ils avaient à représenter des barques, aient poursuivi l'exactitude de la silhouette plutôt que celle des détails, et se soient surtout efforcés de donner une idée d'ensemble des modèles qu'ils avaient sous les yeux. Au sujet du gabarit de ces modèles eux-mêmes, on ne saurait donc tirer que des conclusions très générales du fait que les barques papyriformes figurées dans les mastabas ont leur coque immergée sur une surface plus ou moins grande; tout au plus, étant donné que cette surface, en fait, ne dépasse jamais 50 o/o de la longueur totale, est-il permis de penser que les barques papyriformes réelles étaient des barques dans lesquelles les parties hors de l'eau représentaient en effet plus de la moitié de l'embarcation. Mais, que la proportion de la longueur immergée soit de 38 à 40 o/o dans le tombeau de Snefrou-ani-mert(?)-f à Dahchour, et de 31 o/o seulement dans celui de Mr-ib[4], la constatation, au fond, est de peu d'importance. Elle ne prouve nullement, en effet, que la surface tangentielle de la coque des embarcations papyriformes soit allée en augmentant de plus en plus entre la IVe et la Ve dynastie, mais seulement que, les embarcations papyriformes étant caractérisées, dans la réalité, par ce qu'on pourrait appeler *la prédominance des éléments en porte-à-faux*[5], c'est cette caractéristique que le dessinateur a rendue «en gros», si l'on peut dire, et sans se préoccuper de reproduire très exactement des proportions qui, dans les originaux eux-mêmes, n'étaient sans doute pas soumises à des lois bien

(1) Cf. p. 12 et suiv.
(2) La raison de cette différence tient sans doute à la matière dont sont faites les barques papyriformes : cf. ce qui a été dit page 54 au sujet des premières embarcations égyptiennes en bois.
(3) Cf. p. 222.
(4) Cf. Assmann, dans Borchardt, *Sahure'*, II, p. 134.
(5) Certains auteurs, tels que Reisner, ne donnent, au contraire, le nom de *papyriformes* qu'aux barques en bois reproduisant *dans tous leurs détails* les barques de papyrus (cf. p. 272, note 6, et 274, note 5).

rigoureuses ni bien fixes. Il résulte des recherches d'Assmann que, dans les barques des IVe-VIe dynasties, le rapport de la surface immergée à la longueur totale oscille d'ordinaire entre 20 et 40 o/o [1]; de son côté, Erman — pour une époque postérieure, il est vrai — évalue ce même rapport à 33 o/o [2]. On peut admettre que tous ces calculs, bien que basés uniquement sur les représentations monumentales, correspondent à la réalité : mais enfin, pour vraisemblables qu'ils paraissent, ils ne sont nullement certains; en dernière analyse — et sous réserve du rapport maximum de 50 o/o dont il a été question plus haut — il ne semble pas qu'il y ait lieu de maintenir, pour les barques papyriformes, la distinction établie, à propos des barques de papyrus [3], entre les barques à grande surface tangentielle et les barques à surface tangentielle réduite.

Hauteur des extrémités. — Au contraire, la distinction fondée sur la hauteur respective des extrémités [4] garde ici toute sa valeur. De même que les embarcations qui leur ont servi de modèles, les barques papyriformes peuvent, en effet, être réparties en deux classes :

1° Barques à extrémités sensiblement égales et symétriques (classe A);
2° Barques à extrémités inégales et dissymétriques (classe B).

Comme il fallait s'y attendre, ce sont les barques de la classe B qui sont de beaucoup les plus nombreuses : puisqu'il en était déjà de même, nous l'avons vu, pour les barques de papyrus, il est tout naturel que les barques papyriformes, elles aussi, soient le plus souvent caractérisées par la longueur et l'élévation de leur étambot [5]. Au reste, l'imitation est quelquefois poussée si loin, à tous les points de vue, que certaines de ces embarcations de bois paraissent vraiment n'être que des copies pures et simples d'originaux en papyrus [6]. Elles

(1) Assmann, *loc. cit.* — Au sujet de la barque reproduite *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX, et dans laquelle le rapport est de 17 o/o, l'auteur observe avec raison que la représentation est de pure fantaisie; un flotteur en bois, s'il avait jamais été construit de la sorte, n'aurait présenté aucune stabilité.

(2) *Ægypten*, p. 637 (cf. Assmann, *loc. laud.*).

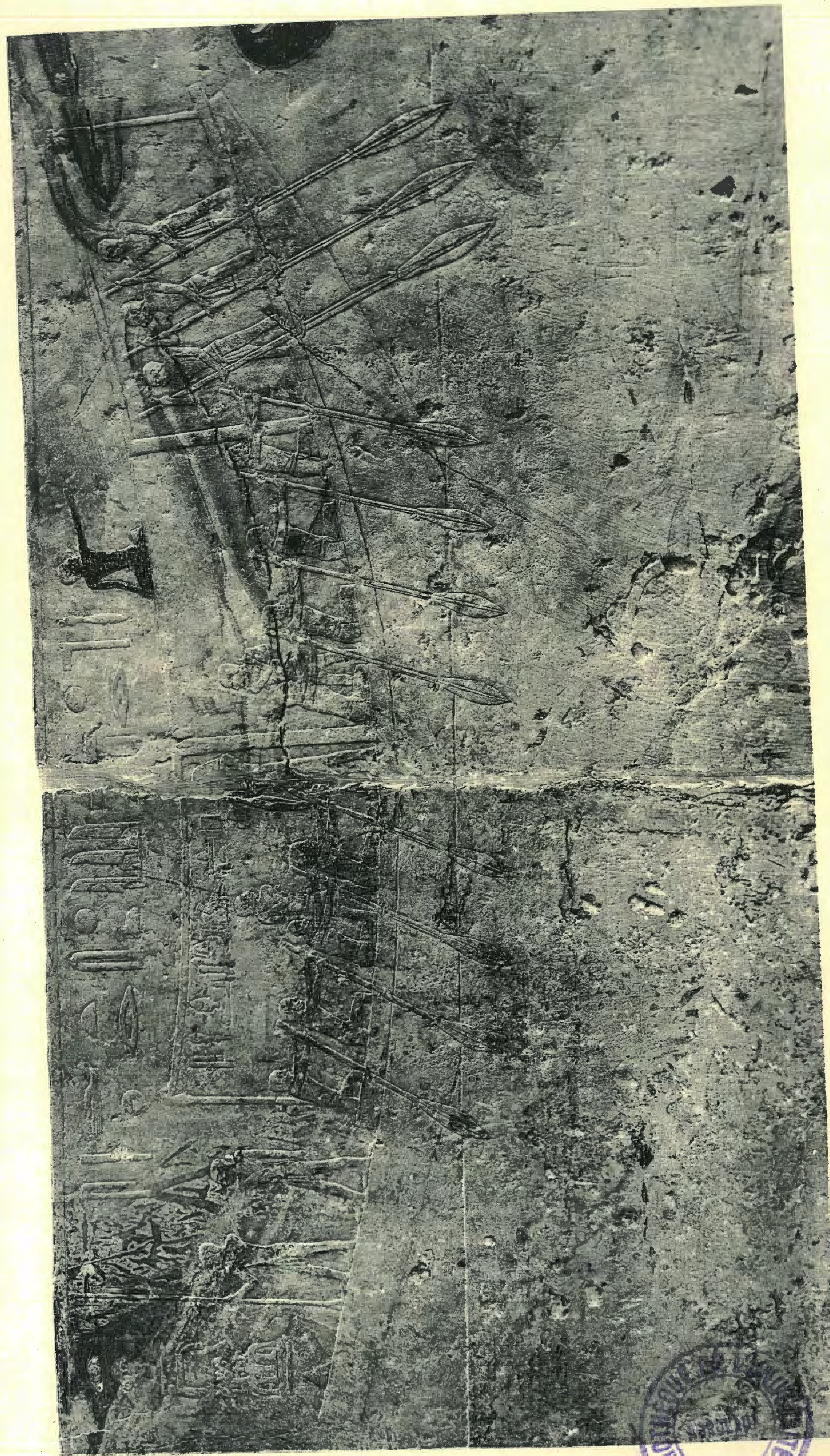
(3) Cf. p. 222. — Il résulte, au reste, des observations qui précèdent, que, même pour les barques de papyrus, cette distinction ne présente peut-être qu'une importance secondaire.

(4) Cf. p. 222.

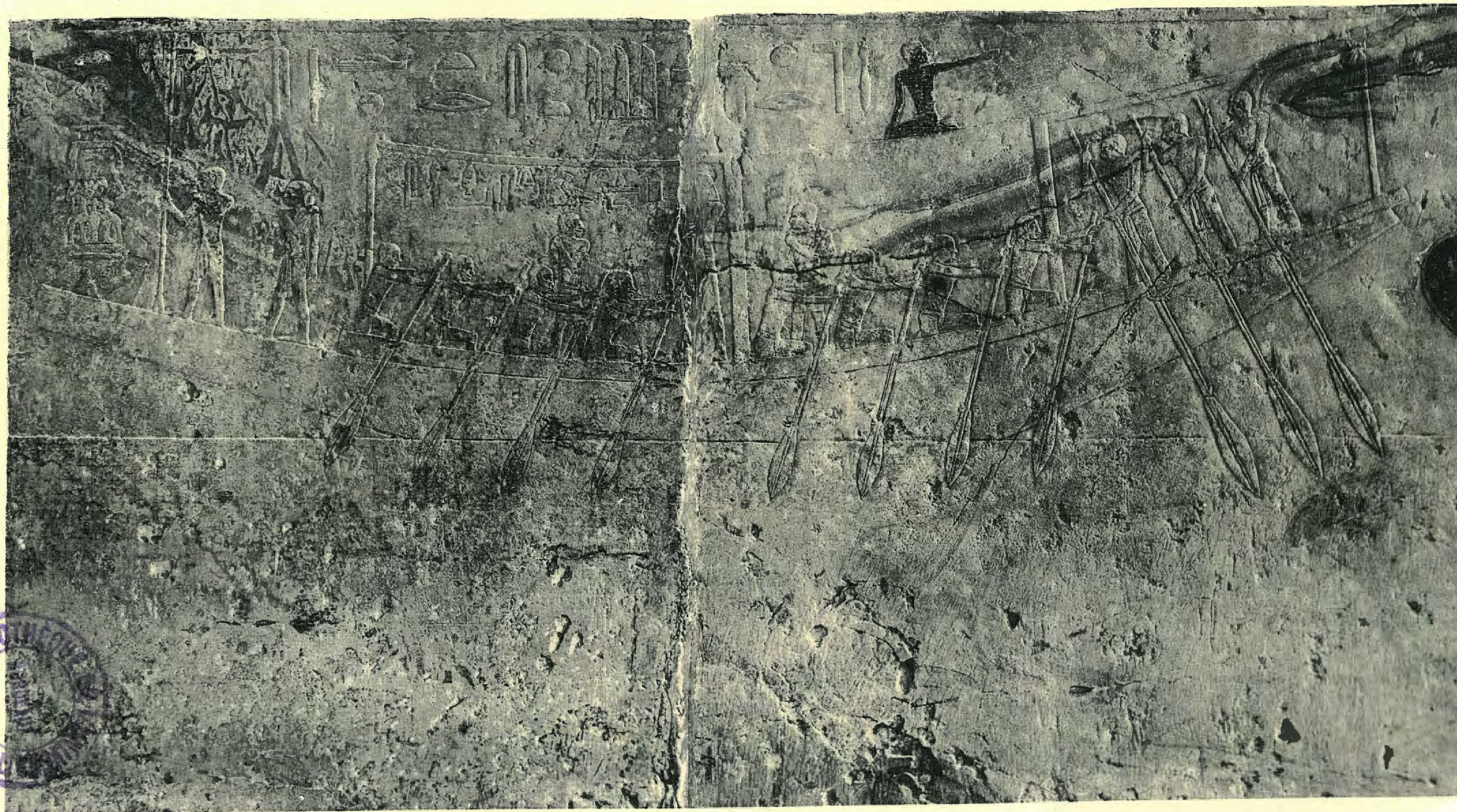
(5) D'après Assmann (*op. cit.*, p. 162), la barque à voile du tombeau de [hiéroglyphes] (*ibid.*, fig. 22 = L., *D.*, II, 22 *d*) a l'avant plus long que l'arrière : mais c'est là un fait tout à fait exceptionnel.

(6) Ces embarcations sont les seules auxquelles Reisner (*Models of Ships and Boats*, p. III et p. XVIII-XIX) donne le nom de papyriformes (cf. p. 274, note 5). — Dans certains exemples,

Planche I



Barque à rames de la chapelle funéraire d'Akhout-hotep - Ve dynastie
(Musée du Louvre)



Barque à rames de la chapelle funéraire d'Akhout-hotep - Ve dynastie
(Musée du Louvre)

n'en reproduisent pas seulement la silhouette générale, elles s'évasent encore en forme de campanes à leurs extrémités[1] : et des lignes parallèles peintes sur la surface de leur coque figurent même parfois les faisceaux de ligatures qui réunissaient et maintenaient en place les bottes de roseaux du modèle (fig. 86)[2]. Les exemples de ce genre, cependant, demeurent assez exceptionnels : d'ordinaire, les barques papyriformes de la classe B se contentent de rappeler seulement de plus ou moins loin, pour l'inégalité de leurs extrémités, les barques de papyrus de cette même classe[3]. On ne saurait du reste, à cet égard, établir aucun rapport entre les différents types ainsi obtenus et l'époque à laquelle ils appartiennent; déjà sous la IVe dynastie, et encore sous la VIe, on rencontre concurremment des barques à type papyriforme très pur, et d'autres dans lesquelles ce même type est au

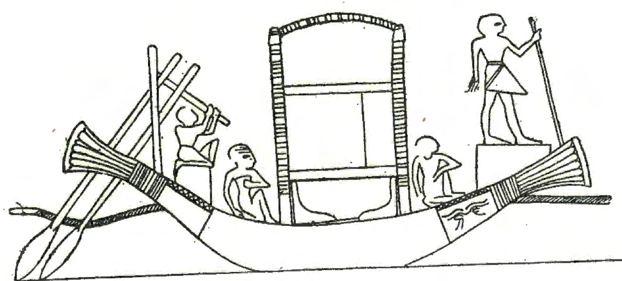


Fig. 86. — Barque papyriforme à extrémités inégales et dissymétriques (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XIV).

où l'imitation est moins servile, il semble que l'artiste ait voulu néanmoins, en appliquant à une barque papyriforme un détail qui ne saurait convenir en réalité qu'à une barque de papyrus, rappeler, d'une façon en quelque sorte tangible, que celle-là tirait bien son origine de celle-ci. C'est peut-être ainsi qu'il faut expliquer la forme cintrée qu'affectent à leur extrémité l'arrière des barques funéraires de L., *D.*, II, 101 *b* (V^e^ dynastie), et aussi — à supposer que la représentation soit exacte — l'avant d'une barque de charge de L., *D.*, II, 62 (V^e^ dynastie). L'un et l'autre fléchissent respectivement sous le poids du barreur et de l'homme de sonde, comme pourraient seules le faire les extrémités d'une embarcation de roseaux (cf. aussi la note 2).

(1) Holwerda-Boeser (V^e^ dynastie), pl. IX (barque funéraire) et XX (barque de charge à rames); Steindorff, *Das Grab des Ti* (V^e^ dynastie), pl. LXXV, registre inférieur (barque de voyage à pagaies), et pl. LXXX (barque de voyage à voile); *Deir el Gebrawi* (VIe dynastie), I, pl. X (deux barques funéraires), et II, pl. VII (= pl. XIV) (*idem*). — Cf. aussi la barque funéraire à campanes rapportées(?) de L., *D.*, II, 101 *b* (registre inférieur) : il est intéressant de comparer ces campanes(?) avec celles de la petite barque de papyrus (barque à la cuisse de bœuf) du registre supérieur.

(2) Holwerda-Boeser, pl. XX, *loc. cit.; Deir el Gebrawi*, loc. cit.; *Deshasheh* (V^e^ dynastie), pl. VI (barque de voyage à voile). — Dans certains exemples (Holwerda-Boeser, pl. IX, *loc. cit.;* Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, *loc. cit.*) quelques-uns de ces faisceaux sont retenus par un nœud à leur partie supérieure. S'il ne s'agit pas là d'une de ces transpositions intentionnelles dont il a été question plus haut (cf. la note 6 de la page 272), il faut admettre que les ligatures des barques papyriformes étaient parfois des ligatures véritables. Mais, de toutes façons, ces ligatures ne pouvaient avoir aucune valeur constructive, et jouaient simplement un rôle décoratif.

(3) *Barques papyriformes dans lesquelles le type des barques de papyrus de la classe B est assez fortement accentué* : L., *D.*, II, 24 (IVe dynastie, barque de voyage à pagaies), 28 (*idem*, barque de voyage

contraire à peine marqué [1]. On ne saurait non plus rattacher tel ou tel type à telle ou telle classe d'embarcation [2] : c'est ainsi que deux barques du tombeau de Tî — figurées l'une au-dessus de l'autre et appartenant toutes les deux à la catégorie des barques de voyage — sont, l'une servilement copiée, et l'autre inspirée seulement des embarcations de papyrus [3].

Les mêmes observations s'appliquent aux barques papyriformes de la classe A (fig. 87). Les unes ne reproduisent que dans ses lignes les plus générales le type correspondant des barques de papyrus [4]; d'autres, au contraire, en copient jusqu'aux extrémités campaniformes et aux ligatures fasciculées [5] : un certain

à voile), 45 *a* (Ve dynastie, barque de voyage à voile), 61 *b* (*idem*, barque en construction), 62, deuxième registre, barque de droite (*idem*, barque de transport à rames), 64bis *a*, registre inférieur (*idem*, barque de voyage à voile); Holwerda-Boeser, pl. XX, registre supérieur (Ve dynastie, barque de voyage à rames); mastaba du Louvre (*idem*, 1re barque de voyage à rames); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI (*idem*, cinq barques de voyage à voile).

Barques papyriformes dans lesquelles le type des barques de papyrus de la classe B est peu accentué : *Dahchour*, pl. XXI (Ve dynastie, trois barques de voyage à rames) et XXII, registre supérieur (*idem*, deux barques de remorque à rames); L., *D.*, II, 104 *b*, registre supérieur, barque de droite (*idem*, barque de transport à voile); Holwerda-Boeser, pl. IX (*idem*, barque de remorque) et XX, troisième registre (*idem*, barque de transport à rames); mastaba du Louvre (*idem*, les deux barques de voyage à voile); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI, et pl. XXII registre inférieur (*idem*, quatre barques de voyage à rames); pl. LXXIV, dernier registre (*idem*, barque de voyage à rames), LXXV, registre supérieur (*idem*, barque de voyage à rames) et LXXVI registre supérieur (*idem*, idem).

Barques papyriformes dans lesquelles le type des barques de papyrus de la classe B est très peu accentué ou même à peine marqué : L., *D.*, II, 103 *b*, registres 2-3 (Ve dynastie, sept barques de transport à voile), et 104 *b*, registres 2-4 (*idem*, six barques de transport à rames); *Deshasheh*, pl. V (*idem*, barque de pêche au filet); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, registre supérieur (barque de voyage à rames).

(1) Cf. p. 273, notes 1 à 3.

(2) Tout au plus peut-on observer que les barques funéraires présentent, en général, un type papyriforme assez pur.

(3) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV. — Cf. aussi les notes 1 à 3 de la page 273.

(4) (*Ve dynastie*) : L., *D.*, II, 45 *b* (barque de voyage à voile); 64bis*a*, registre supérieur (? l'extrémité de l'arrière manque. Barque de voyage à voile); *Deshasheh*, pl. XV (barque de marais, à rames); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI, registre inférieur (barque de voyage à rames). — (*VIe dynastie*) : L., *D.*, II, 108, registre inférieur (scène de construction navale); Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI (deux barques de voyage à rames); *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX, barque de gauche (barque de voyage à voile).

(5) *Medum*, pl. XI (IVe dynastie, scène de construction navale); *Deir el Gebrawi* (VIe dynastie), II, pl. VII (deux barques funéraires), XIX, barque de droite (barque de voyage à voile) et XX (barque funéraire); *Deshasheh*, pl. XXVII (barque funéraire — VIe dynastie). — Ces barques sont, pour Reisner, les seules barques papyriformes (cf. p. 271, note 5, et 272, note 6).

nombre, enfin, présentent un type assez bâtard, dans lequel les extrémités sont à la fois de longueur à peu près égale et de niveaux différents [1]. Ces diverses variétés se rencontrent pendant toute la durée de l'Ancien Empire, et sont représentées dans toutes les catégories de barques indifféremment [2].

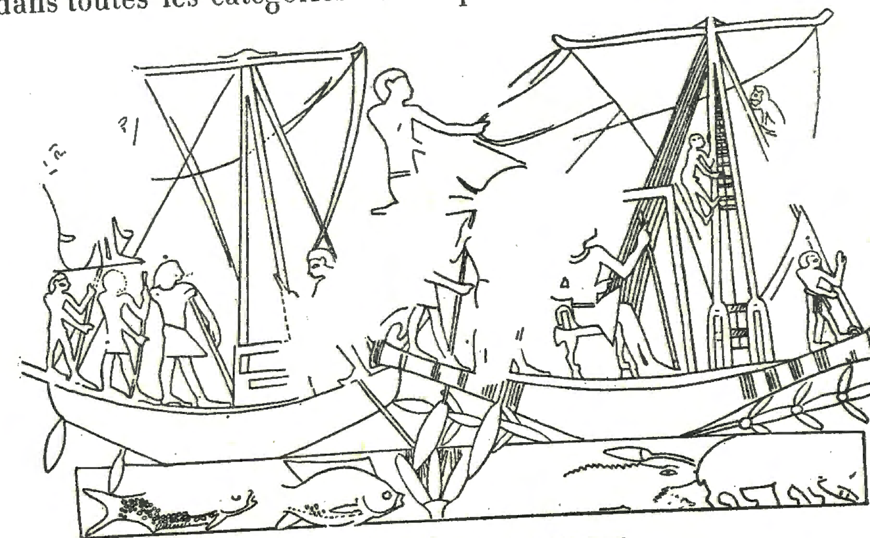


Fig. 87. — Barques papyriformes à extrémités égales et symétriques (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX).

Forme des extrémités. — On pourrait en dire autant des différentes formes qu'affectent les extrémités dans toutes ces barques papyriformes; à ce point de vue encore, il n'y a pas lieu de se préoccuper outre mesure de l'époque ou de la catégorie à laquelle ces barques appartiennent. Même il n'y a pas lieu non plus, cette fois, de distinguer entre les barques de la classe A et celles de la classe B : il suffit seulement de constater, d'après les exemples qu'on en relève dans celles-ci comme dans celles-là, que l'Ancien Empire, indépendamment du type campaniforme dont il a été déjà parlé [3], a connu deux types principaux d'extrémités, savoir :

1° Le type *rectiligne*, c'est-à-dire dans lequel la section de l'avant et celle de l'arrière forment avec la partie inférieure de la muraille un angle nettement accusé (fig. 88, *a*). La section peut être verticale [4] ou oblique [5] : l'angle est

(1) Voir, par exemple, la barque de droite de L., *D.*, II, 96 (Ve dynastie).

(2) Cf. la note précédente, et les notes 4-5 de la page 274.

(3) Cf. p. 273, note 1.

(4) *Dahchour* (1895), pl. XXI (avant des deuxième et troisième barques); L., *D.*, II, 61 *b* (avant de la barque de droite), etc.

(5) L., *D.*, II, 61 *b* (arrière de la barque de gauche); L., *D.*, II, 108, registre inférieur (arrière(?) de la barque de droite), etc. — L'inclinaison est toujours dirigée vers l'intérieur de la barque; cf. cependant L., *D.*, II, 103 *b*, deuxième registre (avant de la barque du milieu).

ordinairement obtus[1], quelquefois aussi droit[2], ou — plus rarement — aigu[3]. En général, les deux extrémités ne sont pas symétriques[4] : par exemple, l'avant est vertical tandis que l'arrière est oblique[5], ou inversement[6]; ou bien, si l'un et l'autre sont obliques, cette obliquité n'est pas la même dans tous deux[7]; ou bien l'angle formé par l'étrave et l'étambot avec la muraille est plus ouvert dans l'une des extrémités que dans l'autre[8], etc. Ici encore, d'ailleurs, il ne semble pas que les diverses variétés de types ainsi obtenues soient soumises, à cet égard, à des règles quelconques.

2° Le type *curviligne* ou *arrondi*, dans lequel les extrémités de l'embarcation et la partie inférieure de la muraille forment non plus un angle, mais un cintre (fig. 88, *b*). Dans les barques de ce type[9], l'avant et l'arrière sont bien plus fréquemment symétriques que dans celles du type précédent[10]; il n'est pas rare non plus, cependant, de voir une étrave ronde correspondre à un étambot

(1) *Dahchour* (1895), pl. XX; *Deshasheh*, pl. V (avant de la barque); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre supérieur; L., *D.*, II, 108, registre inférieur (arrière de la barque de droite), etc.

(2) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI-XXII; L., *D.*, II, 22 *d* (avant de la barque à rames), 45 *a* (avant), 62, registre inférieur (avant de la barque de droite), 96, 2e barque, etc. — Il est vrai que les reproductions de Lepsius ne sont pas toujours très sûres en ce qui concerne le détail qui nous occupe ici : cf., par exemple, la forme assez différente donnée aux extrémités de la barque de [hiéroglyphes] dans L., *D.*, II, 45 *b*, et dans Borchardt, *Sahureʿ*, II, fig. 24.

(3) Cf. Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI, registre supérieur, et l'une des barques à rames du mastaba d'Akhout-hotep au Louvre. Dans ces exemples, qui appartiennent tous les deux à la Ve dynastie, c'est l'extrémité arrière qui se trouve ainsi réunie par un angle aigu à la partie inférieure de la muraille, laquelle est, de son côté, extrêmement amincie.

(4) Cf. cependant L., *D.*, II, 104 *b*, registre supérieur, barque de droite; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, registre inférieur; Holwerda-Boeser, pl. IX (barque de remorque à rames), etc.

(5) L., *D.*, II, 108, registre inférieur, barque de droite.

(6) L., *D.*, II, 62, registre inférieur, barque de droite.

(7) L., *D.*, II, 104 *b* (la plupart des barques à rames; c'est l'arrière qui est, en général, plus fortement incliné que l'avant); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXXI, etc.

(8) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV (registre supérieur), LXXVIII et LXXXI. — C'est toujours, à ce qu'il semble, l'angle de l'extrémité arrière qui est, dans ce cas, le plus obtus des deux.

(9) Un type intermédiaire est fourni par un certain nombre de barques dans lesquelles les extrémités et la muraille forment un angle obtus à sommet plus ou moins arrondi : cf., par exemple, L., *D.*, II, 62 (registre du milieu, arrière de la barque de droite; — et registre inférieur, avant de la barque de gauche); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (arrière de la barque du registre supérieur); mastaba du Louvre (arrière de la deuxième barque à voile), etc.

(10) *Dahchour* (1895), pl. XXII (barque de remorque); L., *D.*, II, 96 (la petite barque de charge), 103 *b* (registre supérieur, barque de gauche), etc.

angulaire[1], ou inversement[2]. En général, aussi, la hauteur de la muraille — laquelle varie toujours beaucoup dans les représentations — n'est pas la

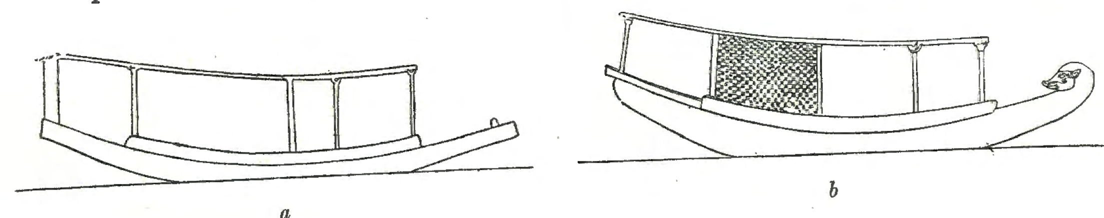


Fig. 88. — Les deux types principaux d'extrémités des barques papyriformes, distingués d'après le profil qu'ils présentent dans les bas-reliefs.

a) Type rectiligne (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre supérieur);
b) Type curviligne ou arrondi (Idem, pl. LXXVI, registre inférieur).

même, dans ce dernier cas, aux deux extrémités : le plus souvent, c'est l'étambot qui est le plus fuyant, et c'est à l'arrière, par conséquent, que cette hauteur est la moindre[3].

Le type arrondi se rencontre concurremment avec le type rectiligne dès la IVe dynastie; à cette époque, et encore sous la Ve, il comporte parfois un ornement de proue[4], destiné sans doute à conjurer le mauvais sort[5], et constitué soit par une mince planchette (?) recourbée à sa partie supérieure[6] (à laquelle on suspendait peut-être des amulettes, comme dans les *garoo-kuhs* du golfe Persique)[7], soit, plus ordinairement, par une tête d'animal[8]. Il est à noter que

(1) L., *D.*, II, 22 *d*, barque à voile (? — Dans Assmann, *op. cit.*, fig. 22, l'arrière de cette barque correspond à une partie détruite).

(2) L., *D.*, II, 45 *a*.

(3) L., *D.*, II, 45 *a*; *Sheikh Saïd*, pl. V (? — l'avant a disparu).

(4) Une des barques du tombeau de Ppy-ʿnḫ-ḥr-ib (VIe dynastie) possède même un ornement de proue et un ornement de poupe, constitués l'un et l'autre par une tête d'animal (Ahmed bey Kamal, dans *A. S. A.*, XV, p. 218 et fig. 3 de la page 217; cf. aussi Blackman, *The Rock Tombs of Meir*, IV, pl. XVI).

(5) Il se distingue par là des ornements végétaux placés à l'avant des embarcations naqadiennes et improprement appelés « enseignes de proue », lesquels paraissent avoir été, le plus souvent, purement décoratifs, ou, en tout cas, l'être devenus très vite (cf. p. 16-17). Au contraire, l'ornement de proue fait d'une tête d'animal joue déjà un rôle protecteur dans les barques de type naqadien figurées sur le manche du couteau de Gebel el-ʿArak (cf. p. 44, note 1).

(6) L., *D.*, II, 96. — A moins qu'il ne faille voir dans cet ornement une ébauche assez grossière du motif de la tête d'animal (cf. plus bas); il est peint ici en bleu, comme la partie rapportée de l'arrière.

(7) Paris, *Essai sur la construction navale des Peuples Extra-Européens*, p. 13 et pl. 6.

(8) Les ornements de poupe, ou aplustres, n'apparaissent pas dans les barques égyptiennes avant le Nouvel Empire (Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 165). — Cf. cependant la note 4.

celle-ci est régulièrement tournée vers l'intérieur de l'embarcation[1]; quant à l'animal lui-même, il est assez difficile à préciser, car s'il n'offre pas un type aussi composite que les guibres, lions et autres «figures» qui ont décoré pendant si longtemps la proue des navires modernes, il est du moins assez stylisé pour qu'on soit tenté d'y reconnaître, suivant les cas, un bélier (?)[2], un hérisson[3] ou un veau[4]. C'est cette dernière identification, croyons-nous, qui est la plus plausible : outre qu'elle est assurée pour un certain nombre d'exemples[5], on sait que les idées de joie, et par suite d'heureux augure, sont quelquefois, dans l'écriture égyptienne, déterminées précisément par la tête d'un veau[6].

Nous ne nous sommes occupés, jusqu'à présent, que du profil des extrémités, puisque aussi bien c'est tout ce que nous en montrent jamais les représentations monumentales : nous devons nous demander maintenant comment se présentaient, en réalité, ces extrémités, vues de face. Trois types seulement sont possibles :

ou bien l'avant et l'arrière avaient la forme d'un cintre dont l'arc plus ou moins prononcé donnait aux deux extrémités de l'embarcation une largeur elle-même plus ou moins grande (*extrémités arrondies*);

ou bien l'avant et l'arrière étaient formés par l'intersection des deux murailles latérales (*extrémités pointues*);

ou bien, enfin, les deux murailles latérales étaient séparées, à l'avant et à l'arrière, par une autre muraille de largeur, de hauteur et d'inclinaison variables (*extrémités carrées*).

Théoriquement, ces trois types pouvaient aussi bien être associés avec le type rectiligne qu'avec le type curviligne d'extrémités; et comme, d'autre part,

(1) Les têtes de chevaux qui surmontent l'ἀκρόπρωρον des bateaux, dans les bas-reliefs de Khorsabad, conservés au Louvre, qui représentent une expédition navale, sont au contraire tournées vers l'extérieur (cf. Jal, *Glossaire nautique*, p. 91).

(2) L., *D.*, II, 24.

(3) L., *D.*, II, 22 *d* (cf. Assmann, *op. cit.*, p. 163). La signification symbolique du hérisson en Égypte est encore attestée, à l'époque saïte, par des vases affectant la forme de cet animal (cf., par exemple, von Bissing, *Fayencegefässe*, n° 3839).

(4) L., *D.*, II, 28 (?); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXII et pl. LXXVI; mastaba du Louvre (barque de voyage).

(5) Cf. Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXVI, et mastaba du Louvre, *loc. laud.*

(6) Cf. le mot [hiéroglyphes] = *se réjouir, joie.* — Jéquier, qui a étudié, dans ses *Matériaux... d'un Dictionnaire d'Archéologie*, ces pièces ornementales (qu'il désigne sous l'appellation générale d'*acrostoles*), incline au contraire à y reconnaître des têtes de lion (*B. I. F. A. O.*, XIX, p. 50).

rien n'empêchait, ici encore, que les deux extrémités d'une même embarcation n'appartinssent à deux types différents, on voit qu'à ce point de vue comme à beaucoup d'autres il est impossible de soumettre à une classification rigoureuse les embarcations papyriformes.

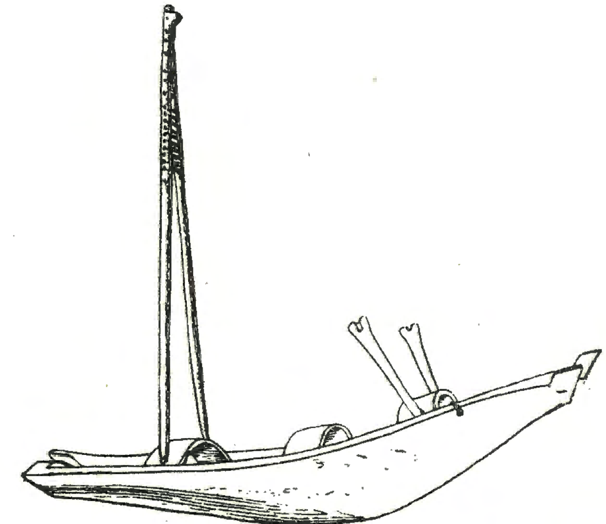


Fig. 89. — Modèle de barque à extrémités carrées (type propre aux barques de charge?) provenant de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam à Meir (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIII, n° 4882).

Du moins, est-on en droit d'affirmer que toutes doivent être en effet rangées dans l'une des trois catégories énumérées plus haut : car les modèles de barques recueillis dans les tombes — lesquels sont seuls susceptibles de suppléer ici à l'insuffisance des monuments — offrent précisément des extrémités des trois types. On sait que si l'usage de ces modèles ne s'est généralisé en Égypte qu'à partir du Moyen Empire, il était cependant déjà en vigueur sous les Ve-VIe dynasties[1] : et c'est ainsi qu'une des tombes de Meir, qui date apparemment de la fin de l'Ancien Empire[2], a livré des modèles à extrémités carrées des plus caractéristiques (fig. 89)[3]. Or, la comparaison de ces modèles avec telles des embarcations figurées dans les bas-reliefs des IVe-VIe dynasties donne à penser que certaines barques du tombeau de Snefrou-ani-mert(?)-f à Dahchour, par exemple[4], ou de celui de [hiéroglyphes] à Sakkârah[5] devaient présenter des extrémités assez semblables; peut-être même, étant donné que les unes et les autres sont des barques de charge, est-on fondé à croire que le type à extrémités carrées était en effet celui que les Égyptiens employaient de

(1) Cf. M M, p. 358-359 (= tombe D 63).

(2) Elle appartient, en effet, à un certain Ppy-n-ʿnḫ-kam (cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4880-4893).

(3) Reisner, *op. cit.*, nos 4882-4883 et pl. XIII (il est vrai que ces barques ne sont pas de type papyriforme pur, cf. plus bas (79)).

(4) *Dahchour* (1895), pl. XX.

(5) L., *D.*, II, 103 *b* et 104 *b*.

préférence pour cette classe spéciale de flotteurs, parce qu'ils le considéraient à la fois comme le plus stable, et comme celui dans lequel il y avait le moins de place perdue pour l'arrimage de la cargaison. Ils l'employaient aussi, d'ailleurs, pour leurs barques de voyage, comme le prouvent les embarcations de cette catégorie qui comportent, en même temps que des extrémités rectilignes, une cabine dont le dernier pilier vient tomber juste à l'aplomb de l'étambot[1]; à moins d'attribuer à cette cabine une forme triangulaire, force est bien d'admettre que la partie du bateau sur laquelle elle reposait présentait une largeur appréciable, c'est-à-dire, par voie de conséquence, que l'étambot de ces barques était carré.

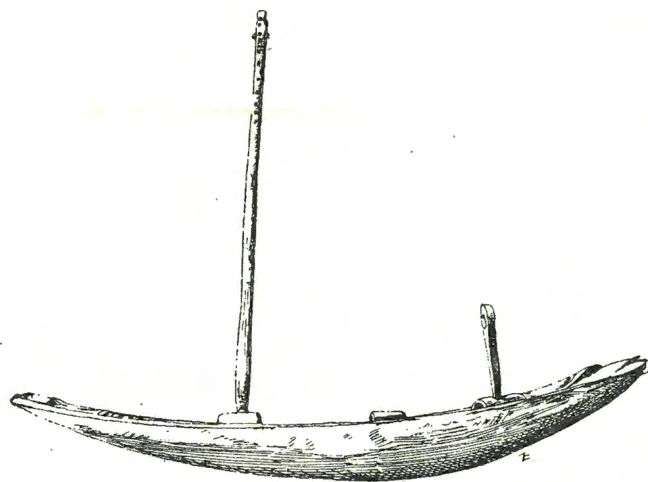


Fig. 90. — Modèle de barque à extrémités arrondies provenant de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XV, n° 4888).

Indépendamment de ces modèles à extrémités carrées, la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam à Meir en a fourni également quelques autres à extrémités arrondies (fig. 90)[2], grâce auxquels on peut essayer de déterminer, parmi les barques représentées sur les murailles des mastabas, celles qui sont susceptibles d'avoir appartenu à ce type. D'une façon générale, il semble bien que ce soient celles dont les extrémités offrent un profil curviligne plus ou moins fuyant, et dont l'arrière est assez sensiblement plus élevé que l'avant[3]; tout au plus, convient-il de distinguer entre les barques dans lesquelles le bastingage ne s'élève qu'au-dessus d'une partie de la muraille[4], et celles dans lesquelles il se prolonge jusqu'à l'étambot, et déborde l'extrémité de celui-ci sur une longueur et une largeur plus ou moins

(1) Cf., par exemple, Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (registre inférieur) et LXXV (registre supérieur).

(2) Reisner, *op. cit.*, modèles n°s 4887 et 4888. Bien que ces modèles reproduisent, en réalité, des barques non papyriformes (cf. plus bas **(80)**), ils peuvent d'autant mieux être déjà mentionnés ici que le type d'extrémités qu'ils présentent paraît bien leur être commun avec un certain nombre de barques papyriformes.

(3) Cf. cependant L., *D.*, II, 96 et 101 *b*; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI.

(4) L., *D.*, II, 101 *b* (les barques de remorque); *Deshasheh*, pl. V (?).

grandes[1]. Il est à présumer que les barques où ce débordement est particulièrement accentué (fig. 91, *b*)[2] affectaient des dimensions plus considérables

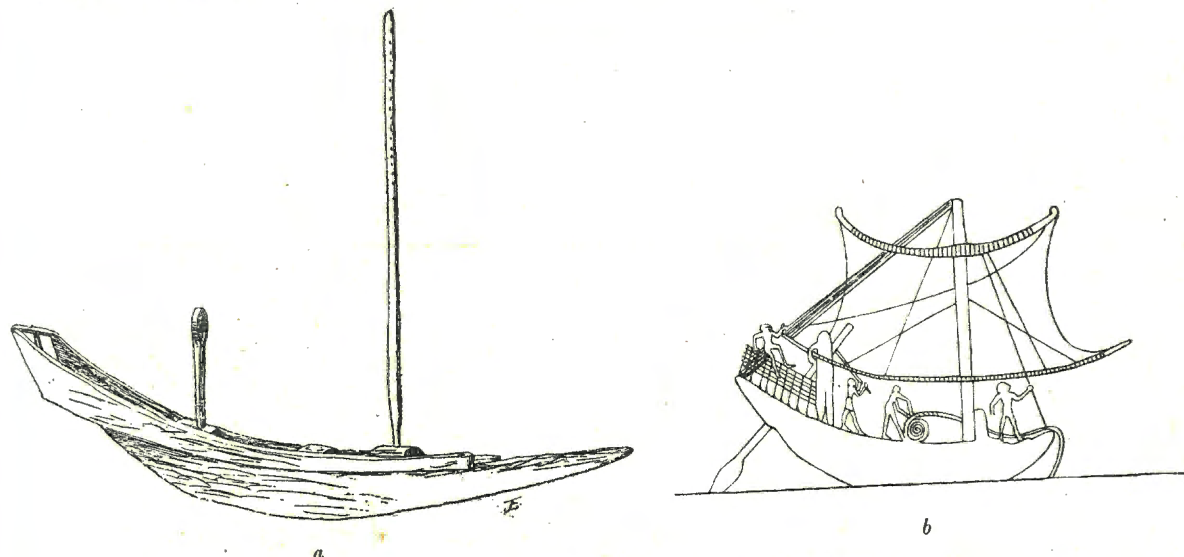


Fig. 91. — Barques à extrémités arrondies et étambot débordant.
a) Modèle provenant de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIV, n° 4887);
b) *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII.

que les autres, et que c'est pour faciliter les mouvements d'un nombre toujours plus grand de barreurs[3] qu'on a dû être ainsi amené à agrandir la plage réservée à leurs évolutions[4]. Cependant, il est possible aussi que l'étambot très

(1) *Dahchour* (1895), pl. XIX, XXI et XXII (les barques de remorque); L., *D.*, II, 45 *a*, 96 (1re barque); Capart, *op. cit.*, pl. CVI.

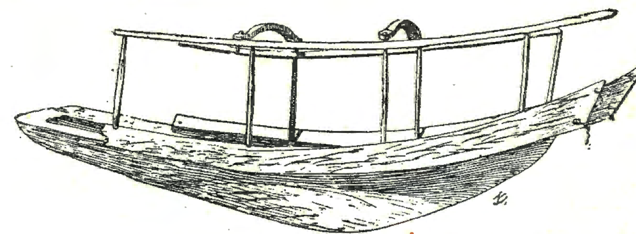


Fig. 92. — Modèle de barque à extrémités carrées et étambot débordant, provenant de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam (Reisner, *op. cit.*, pl. XIV, n° 4886).

(2) *Deir el Gebrawi*, I, pl. X (les deux barques à voile) et XVI (barque de gauche); II, pl. VII (avant-dernier registre, barque de droite, et dernier registre, 1re barque. — Il est vrai que ces barques ne sont pas de type papyriforme; cf. plus bas **(81)**) et X (?); pl. XIX (barque de gauche) et XX; *Sheikh Saïd*, pl. XXIV. — Le rapprochement s'impose ici avec la barque n° 4887 du Caire (fig. 91, *a* — cf. Reisner, *op. cit.*, pl. XIV; sur cette barque, cf. p. 280, note 2); il faut noter, toutefois, que l'étambot débordant s'observe également avec des extrémités carrées (fig. 92) (*ibid.*, n° 4886, pl. XIV), et qu'il est souvent difficile, dès lors, quand on a affaire à un étambot de cette forme, de préciser le type auquel il correspond.

(3) Cf. plus bas **(82)**.

(4) Cf. plus bas **(83)**. — Cette plage se trouve ainsi devenir carrée, et c'est pourquoi Reisner a cru pouvoir faire de toutes les barques de l'Ancien Empire des barques à extrémités carrées (cf. p. 283, note 3).

largement débordant[1] soit un type provincial, particulier à une époque et à une région; jusqu'à présent, en effet, le plus grand nombre des exemples relevés appartiennent à la fin de l'Ancien Empire, et proviennent de la Moyenne-Égypte.

Les barques les plus difficiles à identifier dans les représentations monumentales sont les barques à extrémités pointues; car, ici, les modèles qui pourraient servir de points de comparaison, outre qu'ils datent tous du Moyen Empire, reproduisant exclusivement des embarcations funéraires[2], on ne saurait les rapprocher qu'avec beaucoup de circonspection des embarcations civiles d'époque antérieure. Un fait est certain, cependant : c'est que ces barques à extrémités pointues ne doivent être recherchées que parmi les embarcations dans lesquelles la cabine ne règne pas plus loin que la naissance de l'étambot. Or, parmi les embarcations répondant à ces conditions, il est remarquable que celles dont on est en droit d'affirmer que leurs extrémités n'étaient ni carrées ni rondes, c'est-à-dire celles qui peuvent en effet avoir comporté des extrémités en pointe, sont toutes des barques de voyage (fig. 93)[3]. Comme, d'autre part, la cabine sans annexe postérieure ne se rencontre plus que par exception après la IVe dynastie[4], on voit que le type à extrémités effilées a grandes chances d'avoir été celui que les Égyptiens du début de l'Ancien Empire avaient adopté — sans doute comme celui qui, offrant le moins de résistance à l'eau, permettait d'obtenir les plus grandes vitesses — pour leurs barques de voyage, mais auquel ils durent renoncer d'assez bonne heure, parce que ce type ne laissait pas une place suffisante pour les hommes de barre, dont les dimensions de plus en plus importantes affectées par les barques, à partir de la Ve dynastie, exigeaient un nombre lui-même de plus en plus grand.


Fig. 93. — Barque à extrémités pointues (?) (*Sahure'*, II, fig. 23 = L., *D.*, II, 22 *d*).

Si ces différentes hypothèses sont exactes, le classement des barques égyptiennes de l'Ancien Empire, considérées au point de vue, non plus seulement

[1] Sur cet étambot, cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 198-199 (s. v. *Arcasse*).

[2] Cf. Reisner, nos 4851, 4915, etc., et aussi les barques trouvées par de Morgan à Dahchour (= Reisner, nos 4925 et 4926. — Sur ces barques, cf. p. 287 et suiv.).

[3] Cf., par exemple, L., *D.*, II, 22 *d*, 45 *b*(?), etc.

[4] Cf. p. 256, note 1.

du profil, mais de la forme réelle de leurs extrémités, s'établirait de la façon suivante :

1° *Barques de transport*[1]. — Extrémités carrées.

2° *Barques de voyage*[2]. — *a*) *Jusque vers la fin de la IVe dynastie* : extrémités pointues ou extrémités rondes découvertes; — *b*) *à partir de la Ve dynastie* : extrémités rondes (découvertes, ou à bastingage arrière débordant), et extrémités carrées (barques sans bastingage arrière débordant, dont la cabine se prolonge jusqu'à l'extrémité de l'étambot); — *c*) aux types de la Ve dynastie la VIe en ajoute un autre, à bastingage débordant très largement l'étambot, lequel n'est peut-être, d'ailleurs, qu'un type local — ou importé —, et qui se rencontre aussi bien avec les extrémités carrées qu'avec les extrémités rondes.

Ces distinctions[3] s'appliquent principalement à l'étambot : il est vraisemblable, en effet, que la plupart des bateaux égyptiens devaient appartenir, en réalité, à un type mixte, et que leur avant — c'est-à-dire la partie qu'il y a toujours intérêt à effiler et à alléger le plus possible, parce que c'est celle qui fend l'eau[4] — était le plus ordinairement formé, sauf peut-être dans les barques de charge, par l'intersection des murailles[5]. Mais les documents figurés ne nous permettent pas, bien entendu, de vérifier l'exactitude d'une telle supposition.

Dimensions de la coque. — Ils ne nous permettent pas davantage de nous représenter, autrement que d'une façon tout à fait approximative, les dimensions

[1] Sans qu'il y ait lieu, semble-t-il, de distinguer entre les barques à rames et les barques à voile.

[2] Cf. la note précédente.

[3] Elles ont déjà été faites en partie par Reisner (*Models of Ships and Boats*, p. v-vi), pour qui les barques à extrémités carrées (ou à extrémités rondes rendues carrées par l'adjonction d'un étambot débordant) constituent essentiellement (avec les barques reproduisant exactement les barques de papyrus — cf. p. 271, note 5) les barques égyptiennes de l'Ancien Empire. Reisner, qui a été conduit à cette conclusion par l'étude des modèles de Ppy-n-ʿnḫ-kam (cf. p. 279, note 2), ramène donc à l'un ou à l'autre de ces deux types la totalité des barques figurées sur les bas-reliefs de cette époque. Il établit, en outre, touchant le fond de ces barques — lequel est plat dans les modèles à extrémités carrées, et rond dans les modèles à extrémités rondes — une distinction qu'il est impossible de contrôler d'après ces mêmes bas-reliefs.

[4] En fait, l'avant des barques égyptiennes n'est jamais surchargé d'aucune construction, et supporte seulement le poids d'un homme ou deux au plus.

[5] C'est ainsi, par exemple, qu'il faut sans doute s'imaginer les barques de voyage du tombeau de Tî (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXXI), lesquelles paraissent être toutes — sauf la barque du registre inférieur de la planche LXXV — des barques à étambot carré ou arrondi.

de ces barques des IVe-VIe dynasties. La seule méthode applicable à la mesure de ces dimensions consiste, en effet, à calculer la longueur de l'embarcation d'après la hauteur des personnages qui y sont figurés; c'est assez dire qu'elle est souvent impossible, et toujours délicate à employer, pour peu que tous ces personnages, comme il arrive parfois[1], ou même seulement quelques-uns d'entre eux, comme c'est le cas le plus fréquent[2], soient visiblement hors de toute proportion avec la barque dans laquelle ils sont représentés. Il faut considérer, cependant, que les efforts faits par les artistes égyptiens de cette époque pour rendre aussi exactement que possible l'importance relative des figures nous sont parfois attestés par les traces de mise au carreau encore apparentes sur les murailles de certains mastabas : et comme, au surplus, à défaut du reste de l'équipage, les rameurs, au moins, dans toutes ces scènes de navigation, paraissent être, en général, à peu près à l'échelle de l'ensemble[3], on comprend qu'on puisse, dans quelques représentations particulièrement soignées, essayer de déterminer, par la hauteur que mesurent ces rameurs, la longueur des embarcations elles-mêmes. Suivant le genre d'embarcation, et aussi suivant l'époque, cette longueur représente de trois à douze fois la hauteur d'un homme, c'est-à-dire — en calculant celle-ci à raison de 1 m. 65 à 1 m. 70 — de 5 à 20 mètres environ. Ajoutons que, d'une façon générale, les barques de charge sont plus petites que les barques de voyage[4], et que les unes et les autres[5], à ce qu'il semble, présentent une longueur de plus en plus grande à mesure qu'on s'éloigne de la IVe dynastie[6]. Quant à la largeur de toutes ces

(1) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI; cf. aussi p. 285-286.

(2) Cf. la note suivante.

(3) Que ces rameurs soient en action (barques à rames) ou au repos (barques à voile). Au contraire, les barreurs et l'homme de proue sont ordinairement plus grands que nature : il en est de même — pour des raisons faciles à comprendre — du propriétaire de la barque, comme aussi d'un certain nombre de personnages, prêtres, fonctionnaires, etc., qui ne font pas partie de l'équipage à proprement parler, et dont on souligne l'importance en leur attribuant des dimensions exceptionnelles.

(4) A comparer, par exemple, les barques de charge figurées dans J. de Morgan, *Dahchour* (1895), pl. XX, avec les barques de voyage des planches XIX et XXI (Ve dynastie), — et les barques de charge de L., *D.*, II, 103 *b* et 104 *b* avec les barques de voyage de *Deshasheh*, pl. VI, et de Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXXI (*idem*). — Cf. cependant la représentation de Holwerda-Boeser, pl. XX (premier et troisième registres), dans laquelle la barque de charge et la barque de voyage sont exactement de la même longueur (Ve dynastie).

(5) Seuls les canots de remorque (L., *D.*, II, 101; Holwerda-Boeser, pl. IX, etc.) paraissent affecter invariablement des dimensions très petites.

(6) *Barques de charge.* — (*Ve dynastie*) : *Dahchour* (1895), pl. XX (rapport de la longueur de la

embarcations, on ne peut la conjecturer que par analogie avec les modèles du Moyen Empire, où elle varie depuis le dixième ou le douzième[1] jusqu'au cinquième, au quart ou même au tiers de la longueur[2]. Ce sont ces dernières proportions, si excessives qu'elles nous paraissent au premier abord, qui devaient être les plus usuelles; elles s'expliquent par la raison que, les barques égyptiennes ne pouvant avoir qu'un très faible tirant d'eau, il fallait en effet augmenter le plus possible leur largeur, si on voulait leur donner néanmoins une stabilité suffisante[3].

Dans cet ordre d'idées, un passage, déjà cité plus haut, de l'inscription de va jusqu'à mentionner une barque *wsḫt* dont la largeur représente la moitié de la longueur[4]. On ne saurait en conclure cependant que toutes les barques *wsḫt* offraient des proportions analogues : et, d'ailleurs, à supposer qu'il en fût ainsi, le nom même donné à ces sortes très spéciales de chalands prouve qu'ils se distinguaient, par leur largeur exceptionnelle, de toutes les autres embarcations égyptiennes. En dernière analyse, on peut donc, à ce qu'il semble, admettre pour celles-ci des longueurs moyennes de 8 à 10 mètres (barques de transport) et de 12 à 15 (barques de voyage), auxquelles correspondaient respectivement des largeurs de 2 m. 50 et de 3 à 4 mètres à peu près. Ces dimensions, bien entendu, étaient sensiblement dépassées dans beaucoup de cas : il est seulement regrettable, lorsqu'on a ainsi affaire à des embarcations qui, si l'on en juge par le nombre de leurs rameurs ou l'importance de leur gréement, devaient être particulièrement grandes, que les proportions en soient presque toujours mal observées dans les représentations[5], et qu'on ne puisse dès lors s'appuyer, pour les mesurer, sur le rapport établi plus haut[6]. Tel est le cas,

barque à la hauteur des rameurs : 3 1/2); L., *D.*, II, 62, deuxième registre (rapport : 4 et 6 1/2); Holwerda-Boeser, pl. XX, troisième registre (rapport : 5).

Barques de voyage. — *a*) (*IVe dynastie*) : L., *D.*, II, 22 *d* (rapport : 6) et 28 (rapport : 7). — *b*) (*Ve dynastie*) : *Dahchour* (1895), pl. XIX et XXI (rapport : 7); *Deshasheh*, pl. VI (rapport : 10); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXXI (rapport : 10 et 12).

Les représentations de la VIe dynastie (*Deir el Gebrawi*, II, pl. VII, XIX, etc.) donnent au contraire des barques d'assez petites dimensions (rapport : 3 1/2 à 6 1/2); mais elles ne sont pas convaincantes, car elles proviennent toutes de tombes provinciales peu soignées.

(1) Cf. Reisner, *op. cit.*, nos 4804, 4807, etc.

(2) Idem, *op. cit.*, nos 4800, 4802, 4803, 4805, etc.; nos 4859, 4882 à 4884, 4886 à 4888, etc.

(3) Aujourd'hui encore, et pour les mêmes motifs, c'est leur largeur proportionnellement très grande qui caractérise les bateaux naviguant sur le Nil (Reisner, *op. cit.*, p. v).

(4) Cf. p. 129.

(5) Cf. p. 284, notes 1-2.

(6) Cf. cependant les grandes barques du tombeau de Tî (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-

par exemple, pour deux des barques du tombeau de [hiéroglyphes] à Sakkârah[1], lesquelles comportent, l'une vingt et un et l'autre trente rameurs, et dont la longueur, calculée par le procédé habituel, n'irait pas, pour la plus grande des deux, à plus d'une quinzaine de mètres. En réalité, il est certain que cette longueur ne devait guère être inférieure à 30 mètres : et l'on serait même tenté de croire qu'elle dépassait ce chiffre, s'il ne paraissait résulter de l'inscription de [hiéroglyphes] que celui-ci représentait déjà des dimensions tout à fait extraordinaires[2].

Les couples. — Quoi qu'il en soit, les barques de 20 à 25 mètres de long n'étaient certainement pas rares en Égypte dès l'époque de l'Ancien Empire; et une question se pose alors, la plus délicate peut-être de toutes celles que soulève l'étude de la nautique égyptienne : comment de telles barques pouvaient-elles offrir une solidité suffisante si, comme l'affirme Hérodote[3], elles ne comportaient pas de couples? Est-il possible, en d'autres termes, qu'un flotteur de quelque importance soit dépourvu de toute espèce d'armature intérieure, et que ses murailles puissent être constituées par des planches simplement assemblées au moyen de tenons ou de ligatures, sans que ce flotteur risque, en dépit des baux qui réunissent les deux côtés de sa coque, de se gauchir ou même de se disloquer entièrement au premier choc? On répond d'ordinaire par l'affirmative, pour les bateaux égyptiens[4], en se basant, d'une part, sur l'assertion, très formelle en effet, d'Hérodote, de l'autre, sur les détails de construction des barques trouvées par de Morgan à Dahchour : ni l'un ni l'autre de ces arguments, cependant, ne nous paraît présenter le caractère décisif qu'on leur attribue communément.

Et, d'abord, l'assertion d'Hérodote n'a peut-être que la valeur d'un certain

LXXXI). Le chiffre de 17 à 20 mètres, auquel conduit, pour ces barques, la comparaison de leur longueur avec la hauteur des hommes d'équipage, paraît assez vraisemblable.

(1) L., *D.*, II, 45 *a;* Idem, 45 *b* (= *Sahure‘*, II, fig. 24).

(2) Il est vrai que la barque décrite par Wnj est une barque de charge, et que les barques de cette catégorie paraissent avoir été ordinairement plus petites que les autres (cf. p. 284, note 4) : mais cette règle — qui souffre d'ailleurs des exceptions (*idem*) — ne devait pas s'appliquer aux barques de dimensions anormales. La pensée d'Wnj semble bien être que la construction d'un bateau de soixante coudées était un véritable tour de force, quel que fût le type auquel ce bateau appartînt.

(3) Cf. p. 237 et 239.

(4) Cf., par exemple, Assmann, dans Borchardt, *Sahure‘*, II, p. 136; Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. vi; S. Clarke, *Nile Boats and other matters* (dans *Ancient Egypt*, 1920, p. 41), — et Edgerton, dans *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, XXXIX, 2, p. 109.

nombre d'autres du même auteur, lequel, comme beaucoup d'historiens de l'antiquité, se laissait parfois entraîner à des généralisations trop hâtives. Il a pu suffire qu'il ait vu une barque sans couples, ou même seulement qu'on lui ait parlé d'une barque de ce type, pour qu'il en ait inféré que toutes les barques égyptiennes étaient construites de cette façon, alors que c'était peut-être au contraire à cause de la rareté du fait qu'on avait attiré son attention sur cette absence d'armature interne[1]. Par ailleurs, si Hérodote a ainsi tendance, en les généralisant, à donner une importance parfois exagérée aux faits dont il a été le témoin, il lui arrive aussi, par contre, de ne pas mentionner les autres. Dès lors, de ce qu'il ne fait aucune allusion à l'assemblage sur couples, on ne saurait légitimement conclure que les Égyptiens ignoraient ce mode de construction navale, pas plus qu'on ne saurait conclure de son silence au sujet du grand Sphinx de Gizeh, par exemple, que celui-ci n'existait pas encore à l'époque où il a visité l'Égypte. Mais il a pu se trouver qu'il n'aura pas eu l'occasion de voir des barques ainsi assemblées, comme il s'est trouvé — si surprenante que la chose puisse paraître — qu'il n'a pas eu l'occasion de voir le Sphinx[2] : et ce peut fort bien être pour cette raison que, de même qu'il n'a pas parlé de celui-ci, il n'a pas parlé non plus de celles-là dans son histoire.

L'argument tiré des deux barques de Dahchour[3] est beaucoup plus sérieux. Celles-ci[4] — dont il importe assez peu, dans la circonstance, qu'elles datent, non pas de l'Ancien, mais du Moyen Empire — sont des embarcations d'une dizaine de mètres de long sur un peu plus de 2 mètres de large[5], qui, par leur mode de construction, corroborent de la façon la plus frappante le témoignage d'Hérodote. Elles sont formées essentiellement, en effet, d'une longue échine plate sur laquelle vient s'attacher, à droite et à gauche, une première rangée de

(1) C'est sans doute une généralisation du même genre qui aura donné naissance à l'affirmation de Diodore (I, 91), suivant laquelle le paraschiste, dès qu'il avait pratiqué l'incision dans le flanc du cadavre, était obligé de prendre la fuite, poursuivi par la foule qui lui jetait des pierres (cf. Bénédite, *Égypte* (Guides Joanne), éd. 1905, I, p. 74).

(2) Sur les raisons qui expliquent comment il a pu ne pas le voir, cf. Borchardt, *Ne-user-re‘*, p. 13, note 3.

(3) Cf. Edgerton, dans *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, XXXIX, 2, p. 126-129.

(4) Reisner, *Models of Ships and Boats*, n°s 4925 et 4926. — Des six barques retrouvées par de Morgan dans les décombres d'une chambre voûtée en briques, au sud-ouest de la pyramide septentrionale de Dahchour, ce sont les deux seules qui aient été transportées au Musée du Caire : les autres ont été laissées en place (cf. *Dahchour*, 1894, p. 81-83 et pl. XXIX-XXXI).

(5) La barque n° 4925 mesure exactement 10 m. 20 de long sur 2 m. 24 de large : la barque n° 4926 mesure 9 m. 90 sur 2 m. 28 (Reisner, *op. cit.*, p. 83 et 86).

bordages, elle-même surmontée d'une seconde, et ainsi de suite : or, les planches dont se compose cette échine, comme aussi celles dont la réunion constitue chacune de ces rangées de bordages, en un mot, tous les éléments de la coque sont assemblés soit entre eux, soit avec les éléments voisins, rien que par des queues d'aronde, des tenons ou des languettes[1]. Quelquefois aussi — par exemple aux endroits où les deux extrémités du bordage inférieur rencontrent celles de l'échine — ce sont de longues chevilles qui ont été employées à assujettir celui-là dans celle-ci[2]; mais, nulle part, on ne découvre trace d'une ossature qui aurait eu pour rôle de consolider intérieurement les murailles, nous sommes bien ici en présence de barques caractérisées par une absence complète de couples.

Il convient de remarquer, toutefois, que ces barques, ayant été découvertes dans le voisinage immédiat d'une pyramide royale, en même temps qu'un certain nombre de traîneaux, sont certainement, comme l'avait déjà vu de Morgan[3], des barques funéraires, c'est-à-dire qu'elles appartiennent à la catégorie très spéciale de ces embarcations, usitées seulement pour la procession des funérailles, dans lesquelles étaient convoyés, le jour de l'enterrement, la momie, les statues de double, les vases canopes, etc.[4]. Or, le propre de ces embarcations, nous l'avons vu, est ordinairement de ne pas se mouvoir par elles-mêmes, et, parce qu'elles sont remorquées[5], de ne comporter ni équipage ni gréement proprement dits, celui-ci étant réduit aux rames-gouvernails, celui-là aux hommes de barre, aux pleureuses, et à quelques prêtres et figurants[6]. Même sous le Moyen Empire — en dépit de la confusion qui paraît se produire dans les représentations, à partir de cette date, entre les barques funéraires et les barques mystiques, et qui ramène les unes et les autres à un type mixte réunissant

[1] Cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. 84-85, et les figures. — «La construction de ces bateaux est singulière : nous ne voyons pas leur intérieur garni d'armatures comme il est coutume de le faire aujourd'hui pour les embarcations modernes, mais les diverses planches sont assujetties les unes aux autres au moyen de tenons rentrant dans des mortaises ménagées dans l'épaisseur du bois» (J. de Morgan, *Dahchour*, 1894, p. 82).

[2] Reisner, p. 85 et fig. 317.

[3] *Dahchour* (1894), p. 83. — Reisner, lui aussi, voit dans la barque n° 4925 une barque destinée au transport du mort (*op. cit.*, p. 83); la présence de deux cavités ménagées entre les mâtereaux de gouvernail et les côtés de la coque lui donne même à penser que les piliers de soutien de la tente à l'intérieur de laquelle était placé le sarcophage étaient peut-être fixés à cet endroit-là du pont (Idem, p. 85, note 1).

[4] Cf. p. 152-153.

[5] Cf. p. 152.

[6] Cf. p. 152-154.

les caractères des deux catégories — il est à présumer que les barques affectées au transport du mort continuaient le plus souvent, dans la réalité, à se distinguer, comme sous les IVe-VIe dynasties, des barques de voyage ou de charge par l'absence de rames et de voile. En un mot, les barques funéraires ont dû être, à toutes les époques, des embarcations assez différentes des autres barques égyptiennes; comme on ne les utilisait que pour effectuer, soit sur les canaux, soit d'une des rives du Nil à l'autre, le trajet, forcément assez court, de la demeure mortuaire à la nécropole, et comme elles n'avaient jamais à supporter, par ailleurs, que de très faibles charges, tant en hommes qu'en matériel, il n'était pas besoin que l'assemblage, en particulier, en fût exceptionnellement solide. Pour des raisons analogues, il en allait de même des barques dans lesquelles, à l'occasion de certaines circonstances solennelles, les prêtres promenaient sur le Nil, ou sur le lac sacré du temple, le fétiche de tel ou tel dieu : pas plus que pour les barques funéraires, la nécessité ne s'imposait d'étayer intérieurement les murailles de ces barques divines. Pour en revenir à Hérodote, si donc celui-ci a vraiment, dans l'occurrence, parlé de ce qu'il a vu, et non pas seulement de ce qu'on lui a raconté, son assertion s'explique de façon assez simple : on lui aura montré une barque de convoi, du type des barques de Dahchour, ou, plus vraisemblablement (puisque c'est auprès du personnel des temples qu'il paraît avoir été chercher surtout sa documentation), une barque de procession. De toutes façons, il a pu voir des barques sans couples, puisque de telles barques existaient réellement en Égypte : son seul tort, ici comme trop souvent, est sans doute d'avoir généralisé outre mesure la portée de ses observations.

Ce serait vouloir s'exposer au même reproche que de se refuser à admettre que les Égyptiens, à côté de ces barques sans armature interne, en ont également connu d'autres comportant une construction plus compliquée. Un hasard heureux nous a rendu des embarcations d'un certain type, assemblées d'une certaine façon : mais il ne s'ensuit pas que celles qui appartenaient à d'autres types ne pouvaient être assemblées d'une façon différente. A priori, même, si l'on comprend que, lorsqu'il s'agissait de barques de dimensions restreintes, dépourvues de toute espèce de gréement — et qui, pendant les trajets, d'ailleurs peu importants en général, qu'elles étaient appelées à affecter, ne devaient rien avoir à supporter, ou à peu près — on se contentât de réunir les uns aux autres, au moyen de tenons et de mortaises, les divers éléments de la coque, il est à présumer que, pour des barques de plus grandes dimensions, à gréement complet et à équipage nombreux, destinées, suivant les cas, à transporter de lourdes charges ou à accomplir des voyages qui pouvaient être parfois fort longs, on devait

prendre, au contraire, des dispositions particulières, et consolider les murailles en les fixant sur des membrures. Dans tous les pays du monde, ce procédé a été connu à toutes les époques, et appliqué à la construction des barques de quelque importance : on ne voit donc pas comment l'Égypte seule aurait échappé à cette règle. Dans une récente étude, très vivante et très pittoresque[(1)], Somers Clarke a été amené, à propos du texte d'Hérodote relatif à la construction des bateaux égyptiens, à rapprocher la technique décrite par ce texte de celle qui est encore usitée, dans l'Égypte moderne, pour la construction des barques dites *naggr*, et il est arrivé à la conclusion que ces barques, très communément employées aujourd'hui sur le Nil, entre la région d'Assiout et le Soudan, sont tout à fait comparables aux barques de la XIIe dynastie retrouvées à Dahchour par de Morgan; même ligne générale, mêmes proportions, enfin et surtout, même absence totale de membrure : dans les cas, assez rares, où les bordages ne sont pas seulement assemblés par des queues d'aronde[(2)], ou par des tenons rectangulaires correspondant à autant de mortaises[(3)], mais où la muraille est consolidée par des côtes, celles-ci sont toujours des éléments isolés, placés dans certains endroits choisis, et qui ne font pas partie d'un système de couples attachés à la quille[(4)]. — Néanmoins, après avoir ainsi fait ce rapprochement, le même auteur reconnaît que ce genre d'assemblage n'aurait pas été applicable à toutes les catégories de bateaux, et que les grandes barques de charge de l'Égypte ancienne devaient comporter une armature intérieure quelconque à laquelle étaient fixés les flancs[(5)]. Il y a là, en effet, une distinction qu'il semble impossible de ne pas établir.

Au surplus, l'étude de la terminologie navale égyptienne vient encore confirmer ce point de vue. Au chapitre xcix du *Livre des Morts*, lequel énumère les différentes parties de la barque, en accompagnant chacune d'elles de son nom magique, il est fait mention des [(6)], c'est-à-dire des «*wgw-w* (ou *wgꜣ-w*[(7)]) qui sont dans l'intérieur de la barque». Que ces *wgw-w* correspondent à ce que nous nommons aujourd'hui les couples, c'est ce que

(1) S. Clarke, *Nile Boats and other matters* — dans *Ancient Egypt*, 1920, p. 2-9 et p. 40-51.
(2) Idem, *op. cit.*, p. 40 et fig. 5.
(3) Idem, *op. cit.*, p. 41 et fig. 5 et 6.
(4) Idem, *op. cit.*, p. 50.
(5) Idem, *op. cit.*, p. 41.
(6) Naville, *Das ägypt. Todtenbuch*, chap. xcix, l. 25.
(7) L'orthographe la plus fréquente est en effet ou . — Pour les variantes du mot, cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 316, et *Supplément*, p. 350.

prouvent, outre leur nombre relativement considérable[(1)], les appellations mêmes portées par deux d'entre eux, «Celui qui retient captif» () et «Celui qui saisit de force» ()[(2)]. De fait, le sens «côtés, membrure» du mot *wgꜣ*, proposé pour la première fois par Brugsch[(3)] et adopté ensuite par Le Page-Renouf[(4)], n'a jamais été contesté[(5)]. Le mot ne se rencontre pas seulement aux époques récentes de la langue, dans les Rituels funéraires thébains ou saïtes[(6)] et dans les textes ptolémaïques[(7)] : on le relève déjà, sous le Moyen Empire, dans une liste de noms de parties de bateaux écrite sur l'un des côtés du sarcophage de [(8)]. Il est déterminé, dans ce texte, par

(1) Huit, d'après le ms. *Aa*. — Indépendamment des couples, on ne voit guère que les bancs de rameurs auxquels pourrait s'appliquer un nombre aussi élevé : mais ces bancs ne sont pas, à proprement parler, «dans l'intérieur» de la barque, et, d'ailleurs, on peut dire qu'ils se confondaient en un certain sens avec les couples, puisqu'ils étaient formés, le plus souvent, par les baux réunissant ceux-ci (cf. plus bas **(84)**). — Sur les conclusions que l'on peut tirer, relativement à l'existence de couples dans les barques des plus anciennes époques, de ce nombre de huit ici donné par le *Todtenbuch*, cf. p. 292.
(2) Cf. Naville, *Das ägypt. Todtenbuch*, II (*Varianten*), p. 225. — Des six autres *wgꜣ-w*, quatre s'appellent du nom des quatre génies funéraires, ce qui s'explique assez naturellement, si l'on songe que ceux-ci sont les génies protecteurs des viscères, organes *internes* du corps : les deux derniers portent au contraire les noms «*Celui qui voit son père*» et «*Celui qui s'est fait lui-même*», dont le sens symbolique n'apparaît pas clairement.
(3) Cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 316, et *Supplément*, p. 350. — Auparavant, Birch (*A. Z.*, 1864, p. 95) lui avait donné le sens général d'*assemblage*, en émettant l'hypothèse qu'il devait servir spécialement à désigner les *baux*; — Legrain (*A. S. A.*, VI, p. 130) le traduit par *flancs*, *carène*.
(4) *P. S. B. A.*, XVI, p. 264, et *The Life-Work of Sir Peter Lepage-Renouf*, III, p. 305.
(5) C'est en partant de ce sens que Brugsch a expliqué la , fête célébrée dans le mois de Thot, comme une cérémonie au cours de laquelle, à l'occasion du retour de l'inondation et de la reprise de la navigation sur le Nil, on visitait les barques pour les remettre en état (Brugsch, *Wörterbuch*, p. 317. — Sur la fête *wgꜣ*, cf. aussi Birch, dans l'*A. Z.*, 1864, p. 96).
(6) *Todtenbuch*, édit. Naville, chap. xcix, l. 25; édit. Lepsius, chap. xcix, l. 18.
(7) Par exemple, dans l'inscription d'Edfou qui énumère les différentes parties de la d'Horus (cf. Naville, *Textes relatifs au Mythe d'Horus*, pl. VII, l. 7) : le passage, déjà cité par Brugsch (*Wörterbuch*, *Supplément*, p. 351) et Jéquier (*B. I. F. A. O.*, IX, p. 63), dit que «les *wgꜣj-w* de la sont en double (? — *i. e.* accouplés?), en sorte qu'ils ne peuvent être séparés l'un de l'autre ()». Le sens du mot *ḥms* (que Brugsch, *loc. laud.*, p. 352, traduit par *étrave*) est malheureusement douteux : il paraît certain, cependant, qu'il s'agit ici d'un renforcement des couples en un point déterminé de la coque, renforcement destiné à assurer à la membrure une solidité plus grande (on sait que dans les bateaux modernes, ce renforcement est en effet de règle pour tous les couples, lesquels doivent précisément leur nom à ce qu'ils sont toujours formés de pièces accouplées — cf. à ce sujet Jal, *Glossaire nautique*, p. 536).
(8) Sarcophage n° 28127 du Musée du Caire, provenant d'Assouan. — La liste en question, a fait l'objet d'une publiée pour la première fois par Lacau (*Recueil de travaux*, XXX, p. 65-68),

trois signes assez énigmatiques, dont l'un cependant, qui rappelle beaucoup par sa forme le signe de la mâchoire, semble bien représenter une moitié de couple garnie de ses tenons d'assemblage (?)[1]; et il est suivi d'un mot , *mśrt-w*, lequel est déterminé, de son côté, par la triplification d'un signe dans lequel, ici encore, il est tout à fait tentant de reconnaître trois moitiés de couple munies chacune de deux chevilles[2]. *Wg3-w* et *mśrt-w*, d'ailleurs, sont respectivement appelés, dans ce même texte, «*les côtes de Nephthys*» () et «*les côtes d'Isis et d'Osiris*» (), expressions qui ne sauraient laisser subsister aucun doute sur la signification des deux termes[3], non plus que sur leur équivalence : et il devient, dès lors, très intéressant de rapprocher du sarcophage de Ḥḳ3-t3 les passages déjà cités de la Pierre de Palerme et de l'inscription de , dans lesquels il est fait mention de et de [4]. En particulier, la comparaison du signe avec le déterminatif du mot *mśrt* permet de penser que celui-ci représente l'une des moitiés de celui-là[5]; et si l'on songe, d'autre part, que le nombre des *wg3-w* de la barque du chapitre XCIX du *Todtenbuch* est précisément de huit, c'est-à-dire juste le même que celui des de la barque d'Wnj, on voit que l'hypothèse suivant laquelle ces barques dites «de huit» et «de seize» auraient été désignées par le nombre de leurs couples[6] s'en trouve singulièrement renforcée.

étude spéciale et très détaillée de Jéquier dans le *Bulletin de l'Institut français d'Archéologie orientale du Caire*, IX, p. 37-82.

(1) Un autre de ces déterminatifs est rapproché par Jéquier (*loc. laud.*, p. 62, note 4) du signe , qui détermine assez souvent le mot *wg3*, et qu'on retrouve dans le nom du roi signalé par Legrain (*A. S. A.*, VI, p. 130). Ce signe, qui paraît bien en effet figurer, lui aussi, une moitié de couple, est certainement distinct, en tout cas, du signe = *bḥ*, *ḥw*, représentant la dent d'éléphant.

(2) Sur l'objection tirée du fait que ces moitiés de couples sont figurées à l'envers, cf. p. 122.

(3) La variante du mot *mśrt-w*, relevée par Jéquier sur un sarcophage de Meir (*loc. laud.*, p. 63), vient encore appuyer cette signification; elle semble bien prouver en effet l'existence d'un mot qui avait primitivement la forme **m-śprt*, c'est-à-dire qui n'était que le mot *śprt* «côte», précédé de préfixe.

(4) Cf. p. 120 et suiv.

(5) Ce qui revient au même que si ce déterminatif représentait le couple tout entier, comme dans les exemples tirés de la Pierre de Palerme et de l'inscription d'Wnj : au point de vue du nombre des couples, en effet, il est indifférent que ceux-ci soient figurés sur tout ou partie de leur longueur.

(6) Cf. p. 122.

En complétant les données des Rituels funéraires par celles du sarcophage de Ḥḳ3-t3, Jéquier arrive à cette conclusion que primitivement, et encore sous le Moyen Empire, les Égyptiens distinguaient les couples de bâbord et ceux de tribord au moyen de deux mots différents, mais qu'à partir du Nouvel Empire l'un de ces mots, *mśrt-w*, disparut du vocabulaire, tandis que l'autre, *wg3-w*, demeurait seul employé pour désigner l'ensemble de l'armature du bateau[1]. Si l'on tient compte des indications nouvelles fournies à cet égard par les Annales de Palerme et par l'inscription d'Wnj, il serait peut-être plus juste de dire que, déjà pendant la période memphite, les couples étaient nommés d'un mot unique (probablement le mot *mśrt* ou *mśprt*)[2], et qu'ils ont recommencé à l'être — mais par le mot *wg3*, cette fois — à partir de la seconde époque thébaine, après avoir été, sous le Moyen Empire, désignés, dans les textes religieux tout au moins, par deux termes distincts. La question, toutefois, n'est ici que secondaire : il est beaucoup plus important de constater qu'en dépit des affirmations d'Hérodote, les Égyptiens, non seulement ont sûrement connu l'usage des couples[3], mais l'ont connu dès les plus anciennes périodes de leur histoire. Le fait qu'ils construisaient des barques de seize couples sous le règne de Snfrw prouve, en effet, qu'ils étaient depuis longtemps familiarisés avec cette technique, c'est-à-dire qu'ils devaient la pratiquer dès l'époque thinite, et sans doute même antérieurement. Il est non moins certain, d'ailleurs, qu'ils ne l'appliquaient pas à toutes les barques indistinctement : mais, ici, le départ est assez difficile à faire, parce qu'on ne saurait l'appuyer que sur les représentations monumentales. D'une façon générale, cependant, on peut admettre, en vertu des raisons déjà données plus haut[4], que l'assemblage sur couples devait être employé seulement pour les barques de voyage ou de transport affectant des dimensions déjà considérables[5], et que les barques de petites dimensions, ainsi que les barques funéraires, étaient, au contraire, assemblées de préférence au moyen de tenons

(1) JÉQUIER, *B. I. F. A. O.*, IX, p. 63.

(2) Jéquier reconnaît lui-même (*ibid.*) que les confusions dont ce mot est l'objet dans les textes du Moyen Empire laissent penser que «*mesrit-mesperit* est un vieux mot qu'on n'employait déjà plus guère au Moyen Empire et dont le sens même était à peu près ignoré».

(3) Sur l'argument complémentaire tiré, à cet égard, de la présence, à bord des barques de mer, d'un câble longitudinal de tension, cf. plus bas **(85)**.

(4) Cf. p. 289-290.

(5) Les barques de l'inscription d'Wnj comportant huit couples, et celle des Annales de Palerme seize, il est possible que le nombre des couples ait toujours été quatre ou un multiple de quatre. En admettant entre ces couples un écart moyen de 1 mètre (cf. p. 122, note 2), on arrive, pour la longueur minimum des barques égyptiennes assemblées sur couples, à un chiffre de 4 ou 5 mètres.

et de mortaises. D'après cette règle, les barques de charge du tombeau de Ptah-hotep, par exemple[1], comporteraient une armature interne, tandis que celle du tombeau de [hiéroglyphes][2] en serait dépourvue; les barques de remorque de ce même tombeau de Ptah-hotep[3] pourraient être assemblées par tenons, mais les barques de voyage du tombeau de Tì[4] le seraient certainement au moyen de couples, et ainsi de suite.

La quille. — En ce qui concerne la construction et le mode d'attache de ces couples, nous en sommes, bien entendu, réduits aux hypothèses. Étaient-ils composés de plusieurs allonges, comme ceux des bateaux modernes? ou bien au contraire, étant donné que les embarcations égyptiennes, quelle qu'en fût la longueur, ne devaient jamais avoir qu'une hauteur assez faible, étaient-ils faits d'un seul morceau? De même, se terminaient-ils, à leur partie inférieure, par des tenons qui venaient s'enfoncer dans une épine axiale préalablement mortaisée pour les recevoir? ou bien s'emboîtaient-ils sur celle-ci par l'intermédiaire de varangues[5], comme permettrait peut-être de le supposer la forme donnée au signe [hiéroglyphe] dans l'inscription de Palerme[6]? Autant de questions auxquelles il est impossible de répondre. En tout cas, le fait que beaucoup de barques égyptiennes devaient comporter des couples implique en même temps qu'elles devaient comporter aussi une quille, à laquelle ces couples étaient attachés. On sait que l'existence de la quille en Égypte est assez ordinairement niée; comme les embarcations de Dahchour n'en possèdent pas à proprement parler[7], et que, de leur côté, les modèles trouvés dans les tombes sont toujours à fond plat ou légèrement arrondi[8], l'opinion la plus généralement admise[9] est que les Égyptiens ont ignoré la quille, tout au moins la quille débordante, faisant saillie, en dessous de la coque, sur une hauteur et une longueur plus ou moins grandes. Mais les barques de Dahchour, nous l'avons vu, appartiennent à une

(1) L., *D.*, II, 104 *b*.
(2) Idem, 96.
(3) Idem, 101 *b*.
(4) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV et suiv.
(5) Sur les *varangues*, cf. p. 121, note 5.
(6) Idem, *ibid.*
(7) Cf. p. 287.
(8) Cf. p. 283, note 3.
(9) Cf., par exemple, Belger, dans *A. Z.*, XXXIII, p. 26, et Assmann, dans Borchardt, *Sahureʿ*, II, p. 136.

catégorie très spéciale d'embarcations[1]; et, quant aux modèles, on ne saurait rien inférer de la forme donnée à leur fond, puisque celle-ci était commandée par l'obligation de les faire tenir debout, dans la tombe, sur le sarcophage ou sur le sol. En réalité, la quille débordante représentait, dans les barques assemblées sur couples, une nécessité constructive à laquelle les Égyptiens pouvaient d'autant moins se dérober que le manque d'équilibre résultant du faible tirant d'eau de leurs embarcations, même les plus longues, s'il était compensé par la très grande largeur donnée à ces embarcations[2], ne l'était cependant pas entièrement, et que, seul, le poids d'une masse suffisamment lourde, attachée à la partie inférieure de la coque, pouvait assurer à l'ensemble de la construction une stabilité complète[3]. A plus forte raison en allait-il de même pour les barques à voiles, dans lesquelles cette stabilité était encore compromise par la position même du mât, planté en général très en avant[4], et qui eût, en conséquence, incliné l'embarcation sur nez, si la quille n'avait formé contrepoids. Celle-ci constitue donc bien l'un des éléments essentiels des barques égyptiennes de quelque importance : tout comme celle des couples, d'ailleurs, son existence nous est attestée par le chapitre xcix du *Livre des Morts*, où l'appellation mystique [hiéroglyphes] — «l'épine dorsale de Wp-wꜣt-w»[5] — donnée à la partie de la barque désignée par le mot [hiéroglyphes] ou [hiéroglyphes][6] prouve que cette partie, au nom très obscur[7], ne peut être en effet que l'épine dorsale, c'est-à-dire la quille de l'embarcation[8]. Au reste, à cette notion assez vague se

(1) Cf. p. 288.
(2) Cf. p. 285.
(3) Rien n'autorise à penser, en effet, que cette stabilité ait jamais été réalisée au moyen de pierres formant lest déposées dans le fond de la cale. Et si elle l'était, comme le pense Belger (*loc. laud.*, p. 25 et 26), par un poutrage intérieur régnant, dans le sens de l'axe du bateau, sur toute la longueur de celui-ci (sur ce poutrage, cf. p. 296-298), ce poutrage suppose nécessairement une épine axiale sur laquelle il est fixé, et dont on ne voit pas bien, dès lors, en quoi elle diffère d'une quille proprement dite. — Somers Clarke (*Ancient Egypt*, 1920, p. 47) estime que la quille a dû devenir, en tout cas, une nécessité pour les Égyptiens à partir du moment où ceux-ci ont fait usage d'un mâtereau de gouvernail.
(4) Cf. plus bas **(86)**.
(5) Édit. Naville, chap. xcix, l. 19, ms. *Aa*. Le ms. *Lb* donne la variante [hiéroglyphes] W.
(6) Idem, mss *Aa* et *Pc*.
(7) [hiéroglyphes] peut être une faute pour [hiéroglyphes] (= [hiéroglyphes] ?). Le sens du mot serait alors : «l'épine dorsale (qui est) en dessous (sc. : de la barque)». — Jéquier (*B. I. F. A. O.*, XIX, p. 235) voit au contraire dans les *ʿtw (nt) ḥrt* les manœuvres de la basse-vergue, et pense que le nom mystique qui leur est donné «n'a aucune valeur explicative».
(8) C'est ainsi que Le Page-Renouf traduit le mot dans *P. S. B. A.*, XVI, p. 264 : antérieurement

borne, ici encore, l'idée qu'il est possible de s'en faire : et l'on ne saurait dire, en particulier, si la quille égyptienne était habituellement faite d'une seule pièce ou de plusieurs[1], ni si elle était complétée ou non par une carlingue[2].

A ce dernier point de vue, cependant, les modèles trouvés dans les tombes du Moyen Empire semblent fournir, au premier abord, des indications intéressantes : quelques-uns d'entre eux, en effet, sont divisés en deux parties égales, dans le sens de la longueur, par une muraille verticale dressée depuis le fond de l'embarcation jusqu'à un niveau un peu inférieur à celui du bordage, c'est-à-dire pouvant être considérée, dans une certaine mesure, comme une carlingue considérablement surélevée (fig. 94)[3]. Mais et, bien qu'elle soit toujours massive dans les exemples qui nous en sont parvenus, cette muraille, comme Belger l'a conjecturé avec beaucoup de vraisemblance[4], devait être bien plutôt un

(cf. *The Life-Work of Sir Peter Lepage-Renouf*, III, p. 305) il avait voulu voir la quille dans une autre partie de la barque, la , également mentionnée au chapitre XCIX du *Livre des Morts* (ligne 29 de l'édition de Naville = ligne 22 du *Todtenbuch* de Lepsius). Ce dernier mot, qu'il rapprochait du copte ⲧⲟⲡ (et qui se rattache visiblement à la racine «*goûter*»), ne saurait avoir ce sens (lui-même, d'ailleurs, lui a, par la suite — *P. S. B. A.*, XVI, p. 264 — substitué celui de *coque*), car la partie de l'embarcation qu'il désigne porte le nom mystique , et devait, par conséquent, présenter par sa forme générale une certaine analogie avec une jambe, ou, à tout le moins, être verticale (c'était sans doute un des noms de la *rame*, cf. plus bas **(87)**). Pierret n'en traduit pas moins, lui aussi, *dpt* par *quille* (*Le Papyrus de Neb-qed*, p. 9 = pl. XI, col. 23; *Le Livre des Morts*, p. 245, l. 22), et donne au mot , par lequel la version saïte du Rituel (édit. Lepsius, chap. XCIX, l. 12) remplace la leçon de l'édition thébaine, le sens de *cabine*. Aux plus anciennes époques, la quille semble s'être appelée *int;* la liste du sarcophage de (cf. p. 291, note 8) donne en effet, après les *wgꜣ-w* et les *mśrt-w*, un mot dans lequel Jéquier (*B. I. F. A. O.*, IX, p. 64) voit à juste titre «un vieux mot servant à désigner soit la quille, soit la carlingue». — Peut-être la quille, sous l'Ancien Empire tout au moins, s'appelait elle aussi (cf. plus bas **(88)**).

(1) Dans la première hypothèse, la longue poutre qu'on voit portée au moyen de cordes dans une représentation de Zaouiyet el-Meitîn pourrait figurer une quille faite ainsi d'un seul morceau (cf. p. 249, note 1).

(2) La *carlingue* ou *contre-quille* est le «nom donné à une longue pièce de bois ou à une suite de planches épaisses qui, placées immédiatement au-dessus de la quille, s'assoient sur le milieu des varangues, qu'elles reçoivent au moyen d'une entaille où ces varangues s'introduisent» (Jal, *Glossaire nautique*, p. 426). — Cf. p. 295, note 8.

(3) Cf., par exemple, Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4798-4801 (quelques-uns déjà reproduits, pour le détail qui nous occupe ici, par C. Belger, *Deck, Ruderbänke und Mastbefestigung an ägyptischen Schiffsmodellen*, fig. 1-3 — dans *A. Z.*, XXXIII, p. 24 et suiv.). — C'est cette carlingue dont Belger considère qu'elle compensait l'absence de la quille, absence qui demeure pour lui l'une des caractéristiques de toutes les barques égyptiennes (cf. p. 294, note 9).

(4) *Loc. cit.*, p. 26. — C'est Belger qui le premier a signalé cette muraille, et en a étudié le rôle (cf. la note précédente).

poutrage à claire-voie, constitué par une maîtresse poutre[1] que soutenaient des poteaux assujettis dans le fond de la barque[2]; il faut donc y voir, non pas une carlingue à proprement parler (puisqu'elle présentait une très grande hauteur, et qu'elle n'était pas en contact direct avec la quille), mais plutôt un étai longitudinal, destiné tout ensemble à assurer — de concert avec la quille, avec laquelle il se trouvait dans un même plan vertical — la stabilité de l'embarcation[3], et à supporter en leur milieu les planches transversales qui, fixées d'un des côtés de la muraille à l'autre, faisaient à la fois office de baux et de bancs pour les rameurs[4].

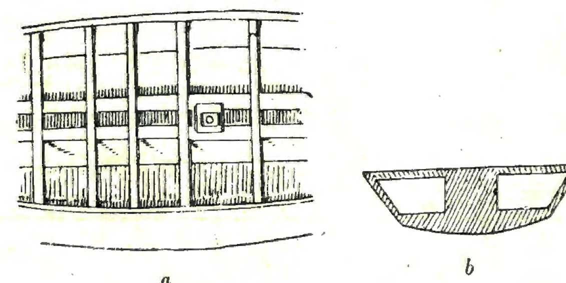


Fig. 94.

a) Modèle de barque dont la coque est divisée en deux parties égales, dans le sens de la longueur, par une muraille verticale faisant office d'étai.
b) Coupe transversale d'un modèle analogue (Belger, *Deck, Ruderbänke...*, dans *A. Z.*, XXXIII, p. 26, fig. 1-2).

Bien qu'on ne puisse prouver que cet étai médian existât dans toutes les barques égyptiennes, ou même dans toutes celles qui affectaient des dimensions quelque peu sérieuses, il est difficile d'admettre qu'il n'y eût là qu'un dispositif particulier à une région et à une époque[5]; car le fait que ce dispositif est indiqué au moyen d'une bande peinte dans les modèles où il ne pouvait être reconstitué, c'est-à-dire dans les modèles pleins[6], montre bien qu'on le considérait comme

(1) Cette poutre, habituellement peinte en brun-rouge, est quelquefois flanquée à droite et à gauche de deux contreforts de même hauteur qu'elle, mais peints en blanc (Belger, *loc. laud.*, fig. 2-3; Reisner, *op. cit.*, fig. 14, 17, 20 et 23). Belger (*loc. laud.*, p. 26) pense que l'artiste égyptien, par cette différence de coloration, a voulu laisser entendre que ces contreforts n'existaient pas dans la réalité : ils seraient là seulement pour l'effet, et parce que la maîtresse poutre, si on l'avait représentée à son échelle réelle, aurait paru trop grêle et trop faible. Ce raisonnement paraît bien spécieux; cf. cependant la note 6.

(2) Belger, *loc. laud.*

(3) Belger, qui nie l'existence de la quille dans les bateaux égyptiens, pense que cet étai assurait à lui seul cette stabilité (*loc. laud.*).

(4) Cf. plus bas **(89)**. — C'est pour laisser passer ces traverses que la maîtresse poutre présente une série d'entailles à sa partie supérieure (Belger, *loc. laud.* — Cf. Reisner, *op. cit.*, fig. 5, 16 et 21).

(5) Les modèles dans lesquels on peut ainsi relever la présence d'un poutrage médian, soit reconstitué, soit peint (cf. la note suivante), sont du commencement du Moyen Empire et proviennent à peu près tous de la Moyenne-Égypte, de Meir en particulier (cf. cependant les nos 4909 et 4910 du Catalogue de Reisner, trouvés à Deir-el-Bahari, et les nos 4912 et 4913, provenant de Sakkârah).

(6) Reisner, *op. cit.*, modèles nos 4802, 4803, 4805, 4841, 4844, 4845, 4861, 4869, 4872,

un élément constructif important, et qu'il devait être, en conséquence, d'un usage très répandu.

L'ÉTRAVE ET L'ÉTAMBOT. — Carlingue ou étai, il suppose nécessairement, en tout cas, une étrave et un étambot, sur lesquels il venait s'arc-bouter à l'avant et à l'arrière de la barque. Ici, d'ailleurs, on peut généraliser l'observation, et dire que l'existence de l'étrave et de l'étambot se déduit de celle de la quille, comme nous avons vu que l'existence de la quille se déduisait de celle des couples; en d'autres termes, les embarcations égyptiennes de proportions tant soit peu considérables, de même qu'elles comportaient une quille à laquelle s'attachaient les couples formant leur membrure, devaient comporter aussi deux fortes pièces de bois prolongeant cette même quille à chacune de ses extrémités, et réunissant l'un à l'autre les deux côtés de leurs murailles. Ces deux pièces de bois constituent l'étrave et l'étambot à proprement parler, et c'est seulement par une extension abusive de ces termes — extension, il est vrai, consacrée par l'usage — que nous les avons appliqués jusqu'ici à la forme extérieure des extrémités de l'embarcation[1]. L'étrave et l'étambot sont, en réalité, l'armature intérieure de ces extrémités, comme les couples sont l'armature intérieure des murailles : et c'est pour cette raison, encore une fois, que leur existence ne saurait être mise en doute dans tous les cas où celle des couples ne saurait l'être non plus. Au reste, ici encore, cette existence, à partir du Moyen Empire tout au moins, est prouvée par les inscriptions : il est très vraisemblable, en effet, que le [hiéroglyphes] et le [hiéroglyphes] mentionnés, entre autres parties de la barque, dans le texte déjà cité du sarcophage de [hiéroglyphes][2] représentent, non pas seulement, comme l'a établi Jéquier[3], la proue et la poupe, mais, plus précisément, l'étrave et l'étambot. Un terme de construction navale, formé de la racine *smȝ* = *réunir*[4], et suivi du signe [hiéroglyphe], ne saurait

4909, 4910, 4913, 4918, 4955 (ce dernier est particulièrement caractéristique). — Il est à remarquer que l'étai médian, dans les modèles où il est peint, n'est jamais flanqué des deux contreforts qu'on observe parfois (cf. p. 297, note 1) dans ceux où il est reconstitué.

(1) Cf. p. 280 et suiv., et *passim*.

(2) Cf. p. 291, note 8.

(3) *B. I. F. A. O.*, IX, p. 68-69 et p. 62.

(4) Que cette racine, en dépit de la différence de [hiéroglyphe] et de [hiéroglyphe], entre bien dans la composition du mot [hiéroglyphes], c'est ce que semble prouver la forme [hiéroglyphes] que celui-ci a prise sous le Nouvel Empire. Ce mot *smȝjt* a donné ensuite naissance, par confusion des signes [hiéroglyphe] et [hiéroglyphe], au mot [hiéroglyphes], pour lequel le sens «poupe, arrière» a été proposé par Piehl dans les *P. S. B. A.*, XV, p. 264-265 (Jéquier, *loc. laud.*, p. 62). — Le rapprochement établi par Jéquier entre les mots [hiéroglyphes] «proue» et [hiéroglyphes] «sabre recourbé» (*ibid.*, p. 68-69) paraît, au contraire, assez hasardeux.

guère s'entendre que d'une empature[1]; peut-être, même, la marque du duel, qu'on relève dans le mot [hiéroglyphes] (var. : [hiéroglyphes] et [hiéroglyphes][2]), est-elle une allusion aux deux poutres[2] — lesquelles seraient alors la quille et l'étrave[3] — dont la jonction constituait cette empature. Si l'on ajoute, d'ailleurs, que le commentaire donne respectivement au *śnbwj* et au *śmȝdjt* les dénominations mystiques [hiéroglyphes] et [hiéroglyphes][4], c'est-à-dire «l'ouverture des jambes du dieu Beb lorsqu'il circule autour de la terre» et «l'ouverture des jambes du dieu grand», on voit que l'un et l'autre terme désignent bien certainement les deux pièces de bois sur lesquelles, comme sur deux charnières, venaient se réunir, à l'avant et à l'arrière, les murailles de l'embarcation, comparées, dans la circonstance, à deux jambes largement ouvertes. Elles devaient s'y rattacher au moyen de chevilles en bois ou de clous de métal; mais les représentations figurées ne nous fournissent aucun renseignement à cet égard : et quant aux modèles, ils présentent tous — même ceux dont le milieu est plus ou moins évidé — des extrémités invariablement massives. D'autre part, les barques de Dahchour, appartenant à la catégorie des embarcations assemblées uniquement par tenons et mortaises[5], ne comportent pas d'étrave et d'étambot proprement dits : il n'en reste pas moins vrai, cependant, que ceux-ci, dans un très grand nombre de barques égyptiennes, devaient jouer le même rôle que dans les barques modernes en bois, c'est-à-dire composer, avec les couples et la quille, le squelette indispensable de l'embarcation.

MODES D'ATTACHE DES BORDAGES SUR LA MEMBRURE ET ASSEMBLAGES PAR LIGATURES. — C'est ce squelette qui servait de soutien aux assises superposées de bordages dont l'ensemble formait les murailles. Nous avons eu déjà l'occasion de parler de ces bordages, et d'étudier la façon dont les éléments en étaient assemblés,

(1) L'empature est «la jonction, par un de leurs deux bouts, de deux pièces de bois qui ainsi semblent n'en faire qu'une» (Jal, *Glossaire nautique*, p. 626).

(2) Jéquier, *loc. laud.*, p. 68.

(3) Ou peut-être aussi les deux murailles : ce serait alors pour cette raison que le double déterminatif du bois ne se rencontre que dans le mot signifiant *l'avant* du bateau. A l'arrière, en effet, lequel était le plus souvent de forme carrée (cf. p. 279-280), les murailles latérales ne devaient que rarement s'attacher directement sur l'étambot.

(4) Jéquier, *loc. laud.*, p. 68 et 62.

(5) Cf. p. 288.

tant entre eux qu'avec les éléments des assises voisines[1]; il est plus difficile de préciser comment ils étaient fixés aux différentes parties de la membrure. Le mode d'attache par chevilles de bois ou de métal reste le plus vraisemblable, et devait être, en tout cas, le plus usité : mais d'autres aussi sont possibles, notamment les ligatures faites avec des cordes de fibres ou des lanières de cuir. Dans sa belle étude sur les représentations navales du temple funéraire de Sahure', Assmann[2] a le premier appelé l'attention sur l'emploi en Égypte de ce genre de technique, en comparant très justement les liens qu'on remarque à l'avant et à l'arrière des grandes barques de mer figurées dans ce temple[3] avec les ligatures qui réunissent, aujourd'hui encore, l'étrave et l'étambot à la coque dans les bateaux de pêche de certains pays, dans les *béden-seyads* de la côte d'Arabie, par exemple (fig. 95)[4]. A priori, rien n'empêche que, sur toute la surface d'intersection de leurs extrémités, les murailles des barques égyptiennes, tout comme celles des *béden-seyads*, aient été ainsi quelquefois cousues l'une à l'autre par des liens qui les traversaient toutes les deux : la question est seulement de savoir si ces sutures étaient réalisées directement, ou bien par l'intermédiaire de supports internes, lesquels ne pouvaient être constitués, dans ce cas, que par la poutre de l'étrave et celle de l'étambot[5]. Le premier procédé, comme Assmann le fait remarquer[6], est celui que les Égyptiens employaient habituellement dans la charpenterie courante, dans celle des sarcophages en particulier[7]. Mais, précisément, la construction navale n'est pas de la charpenterie courante : et les extrémités d'un bateau, par cela même qu'elles ont à supporter un travail plus considérable que les angles d'un coffre, ont toutes chances de n'avoir pas été assemblées de la même façon que ceux-ci. De fait, toutes les

[1] Cf. p. 247-249.

[2] Cf. BORCHARDT, *Sahure'*, II, p. 133-166.

[3] ASSMANN, *loc. laud.*, fig. 12.

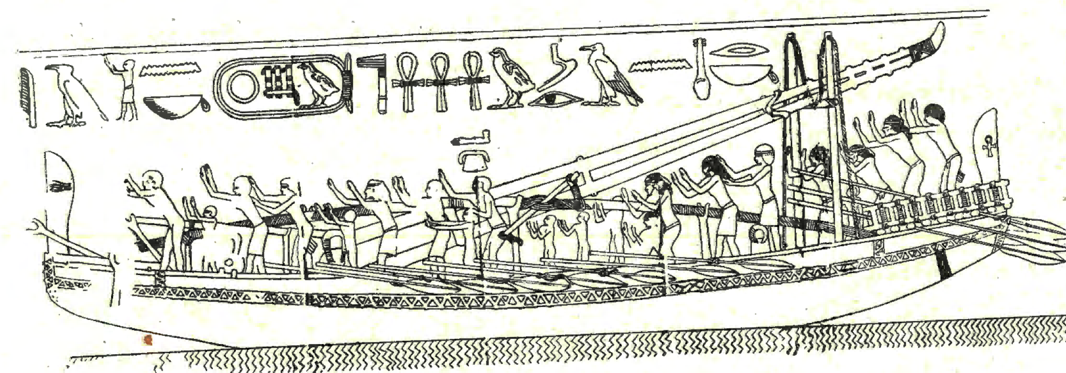
[4] Sur les *béden-seyads*, cf. PARIS, *Essai sur la construction navale des Peuples Extra-Européens*, p. 15-16, et pl. 8, fig. 1-4.

[5] Dans les *masula-manchés* (*chelingues*) de la côte de Coromandel, ces deux poutres sont d'abord évidées, et les planches des murailles cousues ensuite dans les rainures ainsi formées (PARIS, *op. cit.*, p. 36 et pl. 27, fig. 4).

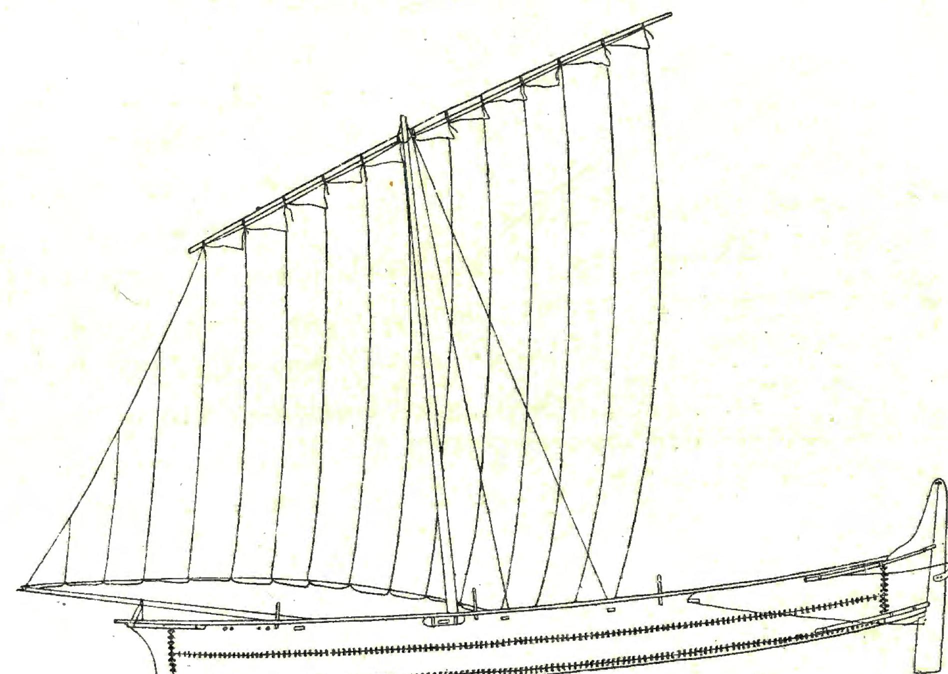
[6] *Loc. laud.*, p. 137.

[7] Cf. la plupart des sarcophages en bois antérieurs au Nouvel Empire, le sarcophage n° 28001 du Musée du Caire, par exemple. Les côtés en sont assemblés «par une face taillée en biseau tout le long de l'arête et terminée à l'angle supérieur par un tenon spécial. Le fixage est obtenu par deux procédés combinés : 1° des chevilles rondes traversant les deux côtés, perpendiculairement à leur face d'assemblage; 2° une lanière de cuir passant par quatre trous et serrée par deux chevilles» (LACAU, *Sarcophages antérieurs au Nouvel Empire*, I, p. 5).

barques, dont les murailles sont ainsi attachées entre elles, à leurs extrémités, par des cordes ou par des courroies, non seulement les *béden-seyads*, mais encore



a



b

Fig. 95. — a) BARQUE DE MER DE SAHURE' (*Sahure'*, II, pl. XIII);
b) BÉDEN-SEYAD DE MASCATE (PARIS, *Construction navale des Peuples Extra-Européens*, pl. 8, fig. 1).

les pirogues de Goa[1], les *manchés* de Calicut[2], etc., comportent une étrave et un étambot : il n'y a donc aucune raison pour que les barques égyptiennes aient fait exception à ce point de vue.

[1] PARIS, *Essai sur la construction navale des peuples Extra-Européens*, p. 22, et pl. 15, fig. 7.

[2] IDEM, p. 20, et pl. 10, fig. 7.

Il n'y en a pas davantage pour qu'elles n'aient pas concilié l'emploi des ligatures avec celui des couples. Si, parmi les barques modernes à murailles cousues, quelques-unes, comme les *béden-seyads* cités plus haut, ou encore les *chélingues* de la côte de Coromandel[1], sont dépourvues de tout étai intérieur[2], d'autres, comme les *manchés* de Calicut[3] ou les *dônis* à balancier de Ceylan[4], ont au contraire leurs bordages fixés sur une membrure[5] : dans les barques égyptiennes, les couples pouvaient donc fort bien coexister pareillement avec les ligatures. Malheureusement, l'existence de ces ligatures elles-mêmes n'est pas attestée par des témoignages suffisants. C'est ainsi qu'il n'y a sans doute aucun rapport à établir entre la ligne horizontale de ligatures qu'on relève sur la coque des bateaux de Sahureᶜ et le mode de construction de cette coque. Tout d'abord, en effet, ces bateaux constituent jusqu'à présent — avec une barque du tombeau de [hiéroglyphes] à Gizeh[6] — les seuls exemples, ou à peu près, qui nous aient été conservés de ce mode supposé d'assemblage : s'il se fût agi là d'un procédé constructif proprement dit, il est probable que les représentations en seraient moins rares. En outre, lorsqu'on étudie le petit nombre de celles qui paraissent, à première vue, avoir trait à ce procédé, on observe qu'une seule ligne de ligatures est figurée sur le côté de l'embarcation, et que cette ligne, qui court longitudinalement, et sans interruption, d'une des extrémités à l'autre, règne à un niveau correspondant aux trois quarts environ de la hauteur totale de la muraille[7], ou même tout à fait à la partie supérieure de celle-ci[8]. Or, si elle reproduisait véritablement un amarrage unissant deux assises de bordages, elle devrait être complétée par d'autres lignes semblables, figurées au niveau des

(1) Paris, *Essai sur la construction navale des Peuples Extra-Européens*, p. 36, et pl. 27, fig. 1.

(2) Cf. encore les pirogues non monoxyles de Goa (Idem, p. 22, et pl. 15, fig. 7), les *warka-moowees* (p. 31 et pl. 23, fig. 1) et les *madel-paroowas* (p. 34 et pl. 24, fig. 1) de Ceylan, etc. — D'ordinaire, les amarrages qui traversent les planches des embarcations ainsi construites « pressent à l'intérieur un boudin d'étoupe imprégné de la composition résineuse dont tout le corps est enduit » (Idem, p. 15 — cf. aussi p. 36). Quelquefois aussi les amarrages pressent ce bourrelet des deux côtés (Idem, p. 22).

(3) Cf. la note 2 de la page 301.

(4) Paris, *op. cit.*, p. 29, et pl. 21, fig. 1.

(5) Ils y sont fixés par les mêmes amarrages qui servent à les attacher entre eux; cf. Paris, *op. cit.*, p. 29 : « On traverse les bordages par des trous situés à 0 m. 10 les uns des autres, dans lesquels on passe des amarrages en petite tresse... Ces premiers amarrages sont renforcés par d'autres passés en diagonale... *ils lient en même temps les planches aux couples, qu'ils embrassent en se doublant en croix.* »

(6) L., *D.*, II, 76 *e* (sur cette barque, cf. p. 304, note 3, et plus bas **(90)**). — Assmann cite également Schäfer, *Priestergräber*, p. 97.

(7) Borchardt, *Sahureᶜ*, II, pl. XI-XIII et fig. 12.

(8) L., *D.*, II, 76 *e*; *Dahchour* (1895), pl. XX. — Sur ces représentations, cf. p. 304, note 3.

autres assises : il suffit, pour s'en convaincre, de comparer, à ce point de vue, les barques de Sahureᶜ avec celles qui s'en rapprochent le plus par la disposition en croix de leurs ligatures, c'est-à-dire avec les *manchés* de Mangalore (fig. 96)[1] et les *chelingues* de Coromandel[2]. Dans ces deux exemples, les ligatures sont réparties, sur toute la hauteur de la coque, suivant des lignes parallèles correspondant aux lignes des bordages eux-mêmes : on voit du premier coup qu'elles

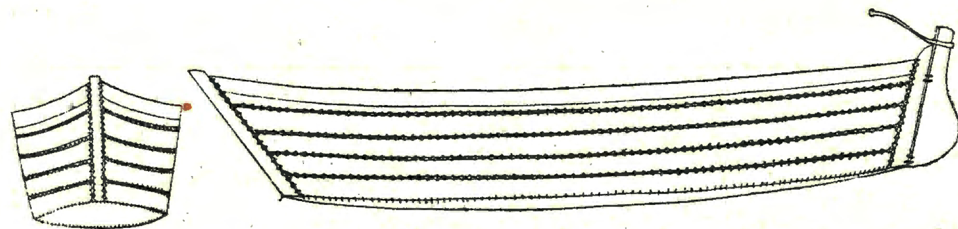


Fig. 96. — Manché de Mangalore (Paris, *Construction navale des Peuples Extra-Européens*, pl. 20, fig. 1).

ont pour rôle d'attacher ceux-ci les uns aux autres. S'il en était de même pour les ligatures des barques de Sahureᶜ, il est à présumer que ces ligatures seraient traitées de la même façon. On ne saurait supposer, en effet, que nous ayons affaire à des embarcations peintes jusqu'à mi-hauteur de leurs murailles, de telle sorte que les ligatures des bordages inférieurs se trouvent cachées, et que celle du bordage supérieur demeure seule apparente : une telle hypothèse paraît insoutenable[3].

Si une seule ligne de ligatures court ainsi au long de la muraille des barques de Sahureᶜ, c'est bien plutôt parce que ces barques n'en comportaient qu'une en effet : et il devient évident, dès lors, que cette ligature unique ne peut pas intéresser l'assemblage de la coque à proprement parler. Assmann y voit le mode d'attache d'une bauquière[4], qu'il faudrait alors se représenter fixée sur la surface intérieure de la muraille par le moyen de cordes passant à travers des trous pratiqués dans le bordage : deux modèles, conservés au Musée ethnographique de Berlin, et reproduisant, l'un une barque de Birmanie, l'autre un canot en écorce de Mozambique, offrent précisément des exemples d'une technique de ce genre[5]. L'idée est assez séduisante, parce que les baux des barques

(1) Paris, *Essai sur la construction navale des Peuples Extra-Européens*, p. 25, et pl. 20, fig. 1.

(2) Idem, p. 36, et pl. 27, fig. 1.

(3) La barque de gauche de l'avant-dernier registre de *Sahureᶜ*, II, pl. XII, bien que laissant voir toutes les assises de ses bordages, ne comporte, elle aussi, qu'une seule ligne de ligatures.

(4) La bauquière est une « suite de fortes pièces de bois qui, à l'intérieur d'un navire, forme une ceinture solide sur laquelle s'appuient les têtes des baux » (Jal, *Glossaire nautique*, p. 278).

(5) Assmann, *op. cit.*, p. 138.

d'Abousir, ne débordant pas les murailles, devaient nécessairement s'appuyer, par leurs extrémités, sur une ceinture intérieure; rien ne prouve, toutefois, que cette ceinture fût ainsi ligaturée à l'extérieur de l'embarcation, et non pas simplement clouée en dedans. Cette ligature elle-même, d'ailleurs, si l'on considère l'endroit de la muraille où elle est figurée, paraît bien n'avoir en réalité d'autre objet que de réunir le bordage supérieur au reste de la coque; à ce point de vue, les barques de Sahure^c sont tout à fait comparables à certaines pirogues, employées aujourd'hui encore dans l'Inde (fig. 97) ou aux Philippines[1], et dont le corps est exhaussé par une planche quelquefois cousue, mais le plus souvent liée aux flancs par un amarrage plat. Dans ces exemples, cette planche, qui ne dépasse pas le niveau de l'étrave et de l'étambot, constitue non pas une fargue[2], mais un bordage; comme elle est en outre, dans les barques d'Abousir, attachée non seulement à la partie inférieure, mais encore sur les côtés[3], il est à présumer qu'elle représente un bordage supérieur mobile[4], se rabattant en cas de besoin, quelque chose comme l'empaillage sur piquets qu'on observe dans certains caboteurs de la côte de Malabar par exemple. Cet empaillage n'est mis en place qu'au moment de prendre la mer; le reste du temps, le milieu de la muraille, entre les châteaux d'avant et d'arrière, est vide, ce qui permet d'embarquer plus aisément les grandes pièces de bois de teck qui forment la cargaison habituelle de ce genre de bateaux[5]. Nous avons vu déjà que les Égyptiens, eux aussi, ont dû parfois réaliser, dans leurs barques de transport

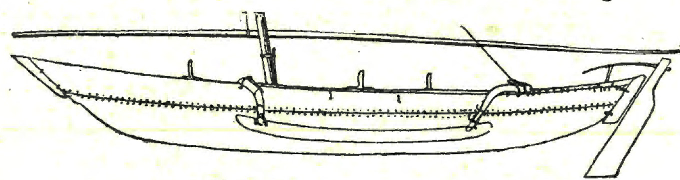


Fig. 97. — Pirogue de Goa
(Paris, *Construction navale des Peuples Extra-Européens*, pl. 15, fig. 1).

(1) Paris, *Essai sur la construction navale des Peuples Extra-Européens*, pl. 15, fig. 1, et pl. 74, fig. 7.
(2) Sur la *fargue*, cf. p. 244, note 3.
(3) Les ligatures latérales manquent au contraire dans la barque figurée L., *D.*, II, 76 *e*. Celle-ci, au surplus, ne constitue pas un exemple bien concluant; comme le haut de la ligne zigzaguée qui court le long de sa muraille règne au même niveau que la partie supérieure de celle-ci, il se pourrait que cette ligne elle-même représentât seulement la déformation d'un motif purement ornemental, analogue à ceux qu'on retrouve dans certains caboteurs de Java (cf. Paris, *op. cit.*, pl. 89 et surtout pl. 94). Il est vrai que, même dans ce cas, cet ornement pourrait être dérivé du bordage cousu ou ligaturé (cf. Assmann, *op. cit.*, p. 137). — La même observation s'applique aux trois barques de transport de *Dahchour* (1895), pl. XX; au contraire, une des barques à voile de L., *D.*, II, 96, semble bien comporter un bordage mobile attaché par des ligatures à l'étrave et à l'étambot.
(4) Sur le mode habituel d'assemblage du bordage supérieur, cf. p. 243-245.
(5) Paris, *op. cit.*, pl. 13 et p. 20-21.

— et c'est à cette catégorie qu'appartiennent les embarcations de Sahure^c — un dispositif analogue; le plus souvent, seulement, ce bordage mobile[1] devait être, non pas lié à la muraille, mais enfoncé dans celle-ci au moyen de tenons[2]. Ainsi, les barques de Sahure^c et la représentation du tombeau de Tì étudiée plus haut[3] nous feraient respectivement connaître deux modes différents d'attache du bordage mobile, particuliers, celui-là à la Ve[4], et celui-ci à la VIe dynastie.

Il resterait, il est vrai, à expliquer pourquoi, dans le premier de ces exemples, la ligature longitudinale se prolonge de chaque côté des ligatures latérales jusqu'aux deux bouts de l'embarcation[5]. Si l'hypothèse émise à propos de la partie médiane du bordage supérieur est exacte, ces prolongements ne peuvent évidemment correspondre qu'à deux autres parties, également mobiles, de ce même bordage, destinées à faciliter un arrimage effectué cette fois non plus sur le pont, mais à l'intérieur des gaillards d'avant et d'arrière. Quant aux ligatures verticales qu'on observe dans le voisinage de chacune des extrémités de la coque, à un niveau inférieur à celui de la ligature longitudinale[6], le fait que l'une d'elles est remplacée, dans l'une des barques de Sahure^c, par un amarrage plein[7] permet de les interpréter toutes comme des ceintures, ayant pour rôle de soutenir par en dessous l'étrave et l'étambot[8] : bien que l'artiste,

(1) Dans certains cas (*Sahure^c*, II, pl. XII, les deux barques de gauche de l'avant-dernier registre) il semblerait qu'une assez faible partie seulement du bordage fût mobile.
(2) Cf. p. 245.
(3) Cf. p. 244, note 5.
(4) Aux exemples tirés des embarcations de Sahure^c on peut en ajouter un autre, fourni par une barque de Holwerda-Boeser, pl. XX, registre inférieur : l'attache du bordage mobile au moyen d'une ligature y est très nettement représenté — cf. aussi L., *D.*, II, 96.
(5) Cf. *Sahure^c*, II, pl. XII, et fig. 12 (= pl. XIII).
(6) *Sahure^c*, II, pl. XII et XIII.
(7) *Ibid.*, pl. XII, registre du bas, arrière de la première barque de gauche (= fig. 12 et pl. XIII).
(8) Ces deux ceintures sont, en général, disposées symétriquement à l'avant et à l'arrière de la barque : il n'est donc pas certain que celle qui est figurée sous l'étambot de la première barque de gauche (cf. la note précédente) soit, comme le pense Assmann (*op. cit.*, p. 140), en rapport avec la grande ceinture à œillère sur laquelle venait s'attacher, par l'intermédiaire d'une poutre transversale, l'extrémité avant du câble longitudinal de tension (sur ce câble, cf. plus bas (**91**)). L'exemple sur lequel s'appuie Assmann est, en effet, exceptionnel; d'ordinaire (cf. toutes les autres barques de *Sahure^c*, II, pl. XII), la présence de la ceinture à œillère n'exclut pas celle d'une autre ceinture plus petite, passée sous l'étrave; et comme cette dernière, dans ce cas, est toujours exactement semblable à celle de l'étambot, celle-ci, quel que soit d'ailleurs l'aspect qu'elle puisse revêtir dans les représentations, doit sans doute être rapprochée de la ceinture basse, et non pas de la ceinture à œillère.

sans doute par analogie, les ait traitées le plus ordinairement comme les ligatures d'attache du bordage mobile, elles n'en doivent donc pas moins, croyons-nous, être soigneusement distinguées de celles-ci. En dernière analyse, si les très anciens Égyptiens ont vraisemblablement connu, pour les bordages de leurs embarcations, l'assemblage par ligatures[1], il semble bien que l'emploi de ce procédé, à l'époque historique tout au moins, ait été assez exceptionnel, et limité à une certaine catégorie de barques; en outre, même dans celles-ci, le rôle constructif de ces ligatures, dont on voit seulement qu'elles réunissaient l'une à l'autre les extrémités des murailles, et qu'elles fixaient le bordage supérieur au reste de la coque, n'est rien moins que démontré. Il reste qu'un pareil mode d'assemblage pouvait fort bien se concilier, en tout cas, avec l'emploi de couples, comme il est très probable qu'il se conciliait avec celui d'une étrave et d'un étambot; nous sommes toujours, on le voit, ramenés à cette idée que les barques égyptiennes un peu grandes devaient comporter, comme nos barques modernes, une quille, des étraves et une membrure, et que c'est ce squelette qui leur donnait la solidité nécessaire.

Les baux. — Cette solidité était encore accrue par des baux, c'est-à-dire par des poutres transversales réunissant, à des intervalles plus ou moins réguliers, les deux murailles de l'embarcation. Dans quelques-unes de ces barques très primitives, demeurées en usage chez certains peuples extra-européens, et avec lesquelles, plus on les étudie, plus on se convainc que les barques égyptiennes présentaient de nombreuses analogies, les extrémités de ces baux font saillie à l'extérieur de la coque[2]; en sorte qu'on s'attendrait qu'il en allât de même pour les barques égyptiennes, au moins pour les barques les plus simples des plus anciennes époques. Tout au contraire, c'est seulement sous la XVIIIe dynastie — dans le célèbre bas-relief du temple de Deir-el-Bahari représentant l'expédition envoyée par Hatshopsitou au pays de Pount — qu'on relève des exemples

[1] Il est très intéressant, en tout cas, de noter que cette technique, s'il faut en croire Assmann (*op. cit.*, p. 137), est une technique importée, restée, en général, assez étrangère aux peuples de la Méditerranée (bien que les Phéniciens l'aient peut-être connue et employée), mais qu'on retrouve, en revanche, ainsi qu'en témoigne un bas-relief de Koujoundjik, dans certains bateaux du Tigre et de l'Euphrate.

[2] Assmann (*op. cit.*, p. 136) cite en particulier les *béden-seyads* de Mascate (cf. Paris, *Essai sur la construction navale des Peuples Extra-Européens*, pl. 8, fig. 1-3, et p. 15) et les bateaux de pêche cochinchinois appelés *gay-yous* (Idem, pl. 46-47, et p. 49). Dans ces différents exemples, les baux sont simplement fixés aux bordages par «de petites chevilles en bois dont l'une est extérieure et l'autre intérieure» (Idem, p. 15).

d'une semblable technique[1]; et ceux-ci, d'autre part, sont exclusivement fournis par des bateaux de très grandes dimensions. Force est donc d'admettre qu'à l'époque memphite les baux ne débordaient pas les murailles, mais qu'ils étaient fixés à l'intérieur de celles-ci, soit directement, par des tenons de bois ou des clous, soit, comme le suggère Assmann[2], par l'intermédiaire d'une bauquière proprement dite. Il est hors de doute, en tout cas, que, dans les barques un peu larges, la maîtresse poutre qui réunissait l'avant et l'arrière était entaillée à sa partie supérieure, de façon à les laisser passer, et à les soutenir par leur milieu : sur ce point, l'étude des modèles de barques du Moyen Empire a conduit Belger à des conclusions tout à fait certaines[3].

Le pont. — Il n'est pas douteux non plus que, dans beaucoup de cas, les baux des barques égyptiennes faisaient en même temps office de bancs pour les rameurs. Ceux-ci prenaient alors avec leurs pieds un point d'appui dans le fond

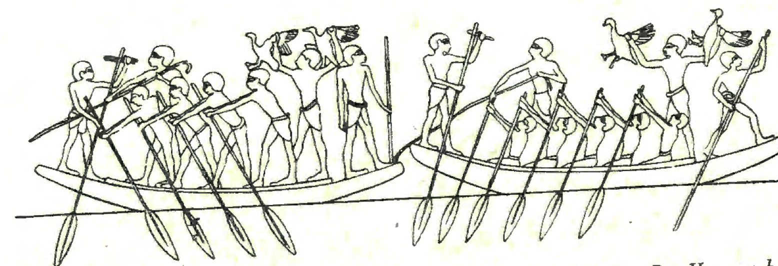


Fig. 98. — Rameurs debout et rameurs assis sur les baux-bancs (L., *D.*, II, 101 *b*).

du bateau; c'est un procédé que les fellahs, quand ils ne préfèrent pas se tenir au contraire debout dans le fond, et s'arc-bouter d'un pied contre les baux, emploient encore aujourd'hui[4], et certaines représentations d'époque memphite montrent qu'il était déjà d'un usage courant sous les IVe-VIe dynasties (fig. 98)[5]. Il semblerait, au premier abord, qu'il ne dût être mis en pratique

[1] Naville, *Deir el Bahari*, III, pl. 73 (une de ces barques avait déjà été reproduite par Maspero, *De quelques navigations des Égyptiens sur les côtes de la mer Érythrée* = *Biblioth. égyptologique*, t. VIII, figure de la page 89; cf. aussi Borchardt, *Sahure'*, II, fig. 13). — A propos de ces barques, Assmann (*ap.* Baumeister, *Denkmäler des Klass. Altertums*, p. 1594) observe que cette même disposition des baux se retrouve «sur des bas-reliefs antiques, sur des monnaies du moyen âge, et, aujourd'hui encore, chez les Indiens, les Malais, etc.».

[2] Cf. plus haut, p. 303.

[3] Cf. p. 297, note 4.

[4] Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. x.

[5] Cf., par exemple, L., *D.*, II, 101 *b* (2e barque de remorque; les rameurs de la première barque sont sans doute debout sur les baux, et c'est pourquoi leurs jambes sont plus écartées que

que dans les embarcations présentant le double caractère d'être très peu hautes et de ne pas comporter de pont; en fait, il pouvait l'être aussi dans les autres, pour la raison que les éléments dont se composait le pont égyptien étaient, en général, susceptibles d'être déplacés, ou même supprimés en cas de besoin. C'est encore à Belger que revient le mérite d'avoir élucidé cette question, et c'est encore l'étude des modèles qui lui a permis de la résoudre : les représentations

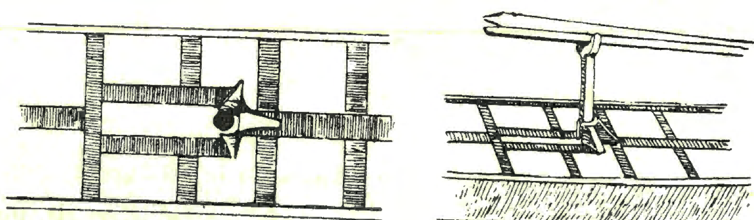


Fig. 99. — Pont cloisonné, à éléments mobiles encastrés entre les baux et l'étai longitudinal (Belger, *Deck, Ruderbänke...*, dans *A. Z.*, XXXIII, p. 29, fig. 10 et 11).

monumentales ne peuvent, en effet, fournir sur ce point aucun éclaircissement[1]. En comparant les modèles à coque évidée trouvés à Meir[2] avec les modèles massifs du type ordinaire, Belger[3] est arrivé à établir que, dans ces derniers, les rectangles symétriques peints en blanc des deux côtés de la longue poutre médiane servant d'étai longitudinal[4] correspondaient à autant de cavités, formées par cette poutre et la muraille, d'une part, de l'autre, par deux baux, et pouvant être obturées chacune par une ou plusieurs planches (fig. 99). A l'avant et à l'arrière ces planches paraissent avoir été fixées à demeure dans leurs châssis respectifs[5] : au contraire, sur tout ou partie du milieu de l'embarcation,

celles du sondeur et du barreur, lesquels — cf. p. 308, note 5 — sont au contraire sur une partie pontée). — Cf. aussi L., *D.*, II, 32; il est vrai que, dans ce dernier exemple, les rameurs sont peut-être debout dans le fond de la barque.

(1) C'est seulement par certains modèles (cf. plus bas **(92)**) que nous pouvons nous faire une idée des barques non pontées de l'Ancien Empire : mais les données fournies par ces modèles ne peuvent être que très exceptionnellement vérifiées au moyen des représentations. Tout au plus, celles-ci permettent-elles de déterminer, d'après ce qu'on aperçoit du corps des rameurs au-dessus du bordage, si la partie du pont occupée par ceux-ci est pleine ou creuse (cf. p. 310, note 1).

(2) Cf. p. 279, note 3.

(3) *A. Z.*, XXXIII, p. 24-25 et 27.

(4) Sur cette poutre, cf. p. 297.

(5) L'avant et l'arrière étaient ainsi toujours pontés dans les barques égyptiennes, même dans celles — cf., par exemple, la deuxième barque de remorque de L., *D.*, II, 101 *b* — qui ne comportaient aucun pont médian : il était indispensable, en effet, que les endroits réservés au sondeur

elles pouvaient être ôtées à volonté, et constituaient par conséquent un pont assez particulier, qui différait essentiellement, par sa mobilité, des ponts habituels des bateaux modernes. Il en différait encore en ce que les diverses parties n'en étaient pas, à proprement parler, supportées par les baux, mais étaient seulement encadrées par ceux-ci[1] : on comprend qu'un pareil système de cloisonnage offrît de très grandes facilités pour l'aménagement de la cale, et permît en même temps aux rameurs de varier leurs positions de nage suivant la nature de l'effort qu'ils étaient appelés à fournir.

C'est pourquoi on le retrouve appliqué aujourd'hui en Égypte, dans les dahabîyehs[2], comme aussi dans les *béden-seyads* de la côte d'Arabie, et, en Cochinchine, dans les *gay-yous* de la baie de Tourane[3]; la théorie de Belger, on le voit, a d'autant plus de chances d'être exacte qu'elle est confirmée par les procédés de construction encore en usage de nos jours, chez certaines peuplades restées très primitives. Elle ne l'est pas moins, d'ailleurs, par un très grand nombre de représentations d'époque memphite, qui demeureraient inexplicables si l'on n'admettait pas que les embarcations qu'elles figurent doivent être à la fois supposées pontées à l'endroit qui supporte la cabine[4], et non pontées sur tout l'espace compris entre cette cabine et les côtés : à ce dernier point de vue, le fait que les rameurs — ou, lorsque le bateau n'avance pas à la rame, les matelots au repos[5] — disparaissent dans cet espace jusqu'à la moitié du corps, et parfois même plus haut, ne laisse subsister aucun doute sur l'existence de

et aux hommes de barre, lesquels étaient toujours debout, offrissent une stabilité parfaite. Les carrés blancs peints à l'avant et à l'arrière des modèles ne peuvent donc pas figurer, comme dans le reste du pont, des cavités susceptibles d'être fermées par des planches mobiles : Belger (*loc. laud.*, p. 27) y voit la représentation du châssis sur lequel étaient assujetties en ces deux endroits les planches de revêtement constituant le pont proprement dit. Il convient de remarquer, d'ailleurs, que dans beaucoup de modèles, l'avant et l'arrière (cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 17, 23, 231, etc.) et, dans presque tous, l'arrière (*ibid.*, fig. 47, 120, 130, etc.) sont peints en brun : et ce détail suffirait déjà à indiquer qu'ils sont pleins, c'est-à-dire pontés.

(1) A ce dernier point de vue, il en était de même de l'avant et de l'arrière : cf. à ce sujet la note précédente.

(2) Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. x.

(3) La seule différence réside dans la façon dont sont assujettis les éléments du pont. Celui-ci, dans les *béden-seyads*, est constitué par des «claies mobiles, posées sur des pièces de bois longitudinales attachées sous les bancs à la place des serre-bauquières» (Paris, *op. cit.*, p. 15); dans les *gay-yous* le pont volant qui remplit les intervalles des bancs est fait, pour une partie, de planches, et, pour l'autre, de «lattes de bambou placées entre des traverses à rainures, qui reposent aussi sur une petite serre-bauquière liée aux bancs et non pas au corps» (Idem, p. 49).

(4) Cf. p. 311, note 2.

(5) L., *D.*, II, 28.

cavités à l'intérieur desquelles leurs jambes sont engagées (fig. 100 *a*)[1]. Mais, d'autre part, dans des barques de type tout à fait semblable, ces mêmes rameurs, placés exactement au même endroit du pont, sont au contraire visibles en entier (fig. 100 *b*)[2] : c'est donc que, dans ce cas, l'intervalle qui sépare la cabine et la muraille, au lieu d'être creux comme tout à l'heure, est recouvert d'un plancher, en d'autres termes, que nous avons affaire ici à un pont mobile.

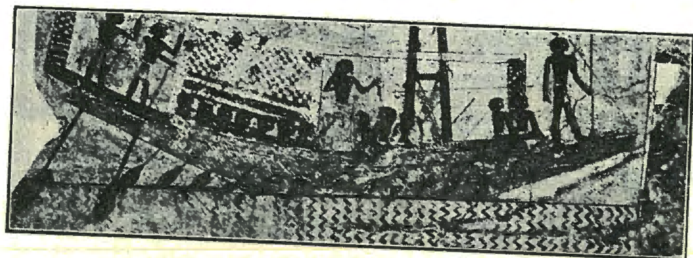


Fig. 100 *a*. — Barque à pont creux, dans laquelle les éléments du pont mobile ont été enlevés (*Dahchour*, 1895, pl. XIX).

Il resterait à rechercher si les Égyptiens n'en ont pas connu un autre, fixe celui-là, et dont les éléments, n'étant pas destinés à être déplacés, n'étaient pas encastrés dans les baux, mais solidement assujettis sur ceux-ci, à la manière des lames d'un parquet sur des lambourdes. La chose est d'autant plus vraisemblable qu'on a relevé, dans un modèle de Meir[3], un pont qui paraît bien assemblé de cette façon; étant donné que ce modèle — jusqu'ici unique, du reste — paraît dater de la fin de l'Ancien Empire[4], on pourrait même se demander si le pont fixe n'aurait pas constitué l'une des caractéristiques des embarcations de cette époque. C'est là, toutefois, une hypothèse impossible à vérifier, et dont il faut retenir seulement que la théorie de Belger, pour juste qu'elle soit, ne saurait sans doute s'appliquer à toutes les embarcations égyptiennes. Un certain nombre de ces embarcations, en effet, devait très probablement comporter un pont continu et fixe : nous n'avons malheureusement aucun moyen de déterminer



Fig. 100 *b*. — Barque à pont plein, dans laquelle les éléments du pont mobile ont été remis en place (? — *Dahchour*, 1895, pl. XXI).

(1) *Dahchour* (1895), pl. XIX; L., *D.*, II, 22, 28, 45 *a*; Holwerda-Boeser, pl. XX (registre supérieur); *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI (?).

(2) *Dahchour* (1895), pl. XXI (la barque du milieu, et peut-être aussi la première et la troisième barques, si les rameurs en sont assis sur leurs talons); L., *D.*, II, 24 (? — rameurs à genoux?); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (?), LXXV (la barque à pagaies) et LXXVI (?).

(3) Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. vi et n° 4886, fig. 199, C-D.

(4) Il provient de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam — cf. p. 279, note 2.

celles qui se trouvaient dans ce cas, et force nous est, par conséquent, de classer les barques égyptiennes, d'une façon des plus générales, en *barques à pont médian creux* et *barques à pont médian plein*, sans qu'il nous soit possible de distinguer, à propos de ces dernières, celles dans lesquelles le pont présentait constamment ce caractère, et celles dans lesquelles il ne le présentait que d'une façon intermittente et occasionnelle. Pour la même raison, nous ne pouvons pas dire non plus si certaines catégories de ponts correspondaient à certaines catégories de barques; tout au plus semblerait-il logique que le pont eût été habituellement mobile dans les barques de charge, afin de faciliter l'arrimage[1], et fixe, au contraire, dans les barques de voyage, au moins dans la partie de ces barques qui soutenait la cabine[2].

β. — Les rames et les temps de nage.

La quasi-totalité des barques papyriformes en bois des IVe-VIe dynasties est mue à la rame ou à la voile.

Le pagayage. — De par leur nature et l'importance habituelle de leurs dimensions, ces barques devaient nécessairement comporter un mode de propulsion plus complexe que celui des barques de papyrus : il n'est donc pas surprenant qu'elles n'aient été qu'assez exceptionnellement manœuvrées à la perche ou à la pagaie, c'est-à-dire au moyen de l'un des deux systèmes qui étaient au contraire, nous l'avons vu, de règle pour celles-ci[3]. Le premier ne se rencontre plus que très rarement[4]; quant au second, bien qu'il paraisse avoir été employé jusqu'à la fin de la IVe dynastie, et qu'on l'observe même encore de temps en

(1) S'il est en général figuré plein dans ces barques (Holwerda-Boeser, pl. XX, barque du milieu; L., *D.*, II, 103, 104, etc.), c'est peut-être parce que, l'arrimage étant terminé, il faut le supposer remis en place. — Dans certaines barques de charge (L., *D.*, II, 62) la cabine semble reposer sur le fond d'une cale entièrement creuse : comme, par ailleurs, les hommes d'équipage que l'on voit circuler entre la cabine et le bordage de ces mêmes barques sont figurés debout, les uns sur des parties pleines, les autres dans des parties creuses, il en résulterait, si la représentation est exacte, que ces barques comportaient un pont mobile sur les côtés, et pas de pont du tout dans le milieu.

(2) Et aussi dans la partie située en avant de cette cabine : c'est la place réservée au défunt, lequel est toujours représenté sur un endroit ponté. Le pont fixe, dans les barques de voyage, paraît donc avoir recouvert tout le poutrage longitudinal médian, ainsi que les contreforts qui flanquaient parfois celui-ci (cf. p. 297, note 1).

(3) Cf. p. 228.

(4) Par exemple, au tombeau de [hiéroglyphes] (L., *D.*, II, 101 *b* = canot servant à transporter une cuisse de bœuf).

temps après cette époque, il n'y aurait pas lieu de s'arrêter bien longtemps aux exemples qu'on en relève dans les représentations, si ces exemples n'avaient été parfois mal compris par certains archéologues, qui n'ont voulu y voir que des négligences de composition. C'est ainsi que Graser[1] interprète comme une inexactitude, imputable, selon lui, au sculpteur du tombeau de [hiéroglyphes], l'attitude des rameurs d'une des barques de ce tombeau[2], lesquels sont tournés face à la



Fig. 101. — Barque en bois manœuvrée par des pagayeurs (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre inférieur).

proue : en réalité, ce détail prouve seulement que ces prétendus rameurs sont des pagayeurs, la nage à la pagaie étant précisément caractérisée par le fait que ceux qui la pratiquent regardent toujours l'avant de l'embarcation, et aussi — autre détail qui se retrouve d'ailleurs ici, et que Graser relève comme une nouvelle inexactitude — par la position des bras du pagayeur, lesquels sont tous les deux abaissés, et largement écartés l'un de l'autre. Cette représentation du mastaba de [hiéroglyphes], bien loin qu'on doive la considérer comme fautive, a donc d'autant plus de prix, au contraire, qu'elle est plus rare, et qu'on pourrait presque compter les barques en bois manœuvrées de cette façon, une au tombeau de [hiéroglyphes] à Gizé[3], une autre dans celui de la prêtresse Merj à Deshasheh[4], une autre enfin, la plus caractéristique, au mastaba de Tî (fig. 101)[5]. Dans

(1) Dümichen, *Resultate...*, p. 5.
(2) L., *D.*, II, 22 *d*, registre inférieur (barque de voyage).
(3) L., *D.*, II, 24.
(4) *Deshasheh*, pl. XXVII.
(5) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre inférieur. — L'homme accroupi à l'arrière de la petite barque de transport figurée L., *D.*, II, 96, n'est pas un pagayeur, mais un barreur, et il faut s'imaginer cette barque avançant à la remorque. — La barque du milieu du registre inférieur de *Sheikh Saïd*, pl. V, est trop effacée pour qu'on puisse décider si elle avance à la pagaie, ou

tous ces exemples, le pagayeur, qu'il soit agenouillé ou debout, a le torse franchement droit, et tient sa pagaie de telle façon que le dessus de ses deux mains soit visible; en outre, cette pagaie, plus courte qu'une rame ordinaire, est aussi d'aspect plus trapu : elle doit en partie celui-ci à sa pale, laquelle, dans les représentations soignées, affecte la forme d'une poire, et dont l'extrémité inférieure est arrondie, et beaucoup plus large que l'extrémité supérieure[1].

La pagaie se différencie encore de la rame en ce qu'elle ne touche pas le plat-bord[2] : mais ce dernier détail est impossible à contrôler à propos des embar-

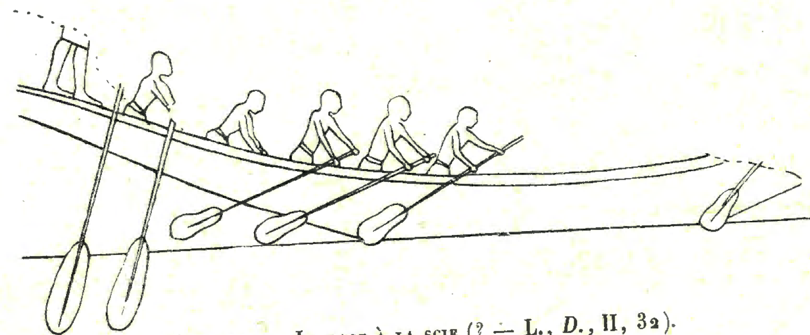


Fig. 102. — La nage à la scie (? — L., *D.*, II, 32).

cations égyptiennes, qui se présentent toujours de profil. Il semblerait même qu'il dût être très difficile, à cet égard, de distinguer d'avec les scènes de pagayage certaines de celles qui reproduisent la nage à reculons appelée «nage à la scie»[3] : rien n'empêche, en effet, que le «scieur» — lequel appuie sa rame sur le plat-bord — puisse être, dans certains cas, tourné face à l'avant, c'est-à-dire exactement comme le pagayeur. De fait, il ne saurait, même alors, être confondu avec lui, car son torse, au lieu d'être droit, est toujours plus ou moins penché, et il tient ses bras beaucoup moins écartés que ceux du pagayeur. On peut ajouter que les risques d'erreur à ce sujet sont minimes, car, même si, comme il est vraisemblable, la «scie» a été d'un usage courant en Égypte dès que la rame y a été connue, elle n'est que très exceptionnellement figurée sur les monuments de cette époque (fig. 102)[4].

si les rameurs nagent en scie (sur la «scie», cf. p. 313, note 3). Enfin la représentation de L., *D.*, II, 103 *b* (registre supérieur, barque de droite), où l'un des rameurs seulement regarde l'avant, tandis que les cinq autres sont tournés face à l'arrière, est vraisemblablement fautive.

(1) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre inférieur.
(2) Assmann, *op. cit.*, p. 143.
(3) Scier, «c'est, avec les avirons, nager de telle façon que le navire, au lieu de fendre les eaux par l'avant, les fende par la poupe» (Jal, *Glossaire nautique*, s. v. *Scie*).
(4) Cf. cependant L., *D.*, II, 32 (il est vrai que cette représentation, étant donné sa date, n'est peut-être qu'une représentation de pagayage assez maladroitement rendue).

La nage à la rame. — C'est sous la Ve dynastie que la nage à la rame semble avoir définitivement remplacé la nage à la pagaie, et la représentation en devient, à partir de cette époque, l'un des motifs préférés des sculpteurs des mastabas. Dans cette nage, le rameur fait toujours face à l'arrière du bateau[1]; ajoutons qu'il nage «en pointe», c'est-à-dire qu'il actionne des deux mains un seul aviron : l'une et l'autre particularité — dont la première, tout au moins, est, aujourd'hui encore, caractéristique de la nage, telle que la pratiquent les peuples modernes — s'observent de façon constante dans toutes les scènes nautiques des mastabas. On n'y relève jamais, en revanche, d'exemples de ce mode de nage, dit «nage en couple», dans lequel le rameur fait avancer l'embarcation au moyen de deux avirons qu'il manie chacun d'une main : les Égyptiens ne paraissent pas avoir eu l'habitude de coupler ainsi leurs rames. Du moins, savons-nous, par les modèles de barques recueillis dans les tombes du Moyen Empire[2], qu'ils couplaient ordinairement les rameurs eux-mêmes, c'est-à-dire qu'ils groupaient ceux-ci deux par deux, en les asseyant, soit sur un même banc, soit sur deux billots formant sièges et placés l'un à côté de l'autre. On comprend que ce système, qui correspond à ce qu'on appelle de nos jours l'«organisation des avirons à couple»[3], parce qu'il accouple en effet deux rameurs, nageant chacun en pointe d'un des côtés du bateau, fût très difficile à faire comprendre par les représentations : c'est pourquoi les sculpteurs égyptiens, le plus souvent, n'ont même pas tenté de le faire; ou bien, lorsqu'ils s'y sont par hasard essayés, ils ne l'ont fait qu'incomplètement, et d'une façon toute conventionnelle. On doit noter cependant que deux barques de voyage du mastaba de Snefrou-ani-mert(?)-f à Dahchour[4] comportent chacune huit rames, lesquelles, au lieu d'être figurées sur toute leur longueur — comme c'est habituellement la règle dans toutes ces scènes nautiques — ne sont apparentes, à ce qu'il semble, qu'en dessus et en dessous de la muraille de l'embarcation. Une barque de pêche à trois rames du tombeau d'Anta à Deshasheh[5] offre la même particularité (fig. 103) : l'artiste,

[1] Dans certaines barques à voile comportant des rameurs, on voit parfois ceux-ci groupés face à l'avant : mais c'est qu'alors ils sont figurés au repos, et qu'ils ont dû, en vue de ce repos, changer de position (cf., par exemple, *Dahchour*, 1895, pl. XIX; L., *D.*, II, 45 *b*, 96, etc. — Sur ces représentations, cf. plus bas **(93)**).

[2] Cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, planches (*passim*).

[3] Jal (*Glossaire nautique*, article *Aviron*, p. 208) désigne en effet sous ce nom l'organisation qui comporte deux rameurs sur un même banc.

[4] *Dahchour* (1895), pl. XIX, barque de gauche (barque à voile), et XXI, barque du milieu (barque à rames; ce dernier exemple est douteux).

[5] *Deshasheh*, pl. V.

dans ces différents cas, a visiblement fait effort pour indiquer, en masquant partiellement les rames, que celles-ci sont bordées sur le côté de l'embarcation

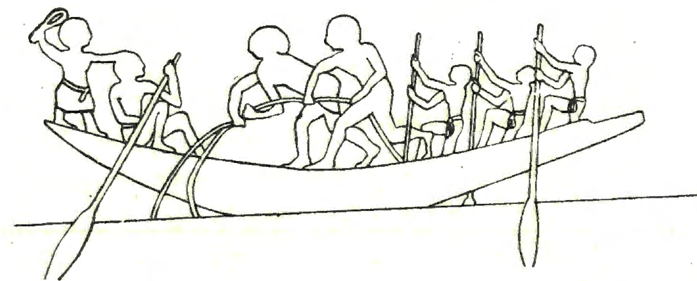


Fig. 103. — Barque comportant une organisation «à couple» (? — *Deshasheh*, pl. V).

opposé à celui qui est visible pour le spectateur, c'est-à-dire, semble-t-il, pour faire sentir que l'embarcation elle-même comporte une organisation à couple[1].

Nombre des rameurs. — Les exemples de ce genre, malheureusement, restent très peu nombreux; et, d'autre part, ils ne font qu'ajouter encore aux difficultés d'un problème dont on pourrait croire d'abord qu'ils devraient aider à le résoudre. Ce problème est celui du rapport qui existe entre le nombre de rameurs attribué par les représentations aux diverses catégories de barques égyptiennes, et le nombre que ces barques en comportaient dans la réalité. L'idée la plus naturelle est que ce nombre doit être obtenu en multipliant par deux le chiffre des rameurs représentés. Mais, outre que certaines barques possèdent à la fois des rames partiellement masquées et des rames entièrement apparentes (en sorte qu'il n'y a pas plus de raisons de doubler le nombre de celles-ci plutôt que de celles-là, si l'on veut obtenir le total cherché[2]), on arriverait parfois, en doublant ainsi le nombre des rameurs visibles — lorsque ceux-ci sont tous figurés du même côté — à des chiffres certainement très exagérés, quarante-deux rameurs, par exemple[3], ou même soixante[4] pour une seule embarcation. D'un autre côté, si l'on suppose, au contraire, que les rameurs visibles représentent la totalité des rameurs de la barque, et qu'il faut, dès lors, les répartir, par la pensée, moitié sur le côté droit et moitié sur le côté gauche de celle-ci, on

[1] Ou, peut-être, les rameurs dont les rames sont ainsi masquées combinent-ils leurs mouvements avec ceux des barreurs, afin de gouverner l'embarcation : toutefois, ce point reste obscur (cf. plus bas **(94)**).

[2] *Deshasheh*, pl. V.

[3] L., *D.*, II, 45 *a* (vingt et un rameurs visibles).

[4] L., *D.*, II, 45 *b* (trente rameurs visibles).

s'explique mal que le nombre de ces rameurs soit si souvent impair[1], et aussi que des barques de transport de dimensions apparemment aussi considérables que certaines barques de Dahchour[2] ou de Sakkârah[3] comportent tout juste deux rameurs, soit, en l'hypothèse, un de chaque côté. Enfin, la répartition des rameurs en deux groupes distincts, figurés, l'un à l'arrière, l'autre à l'avant du bateau[4] — répartition assez rare pour qu'on puisse d'abord la supposer intentionnelle, et y voir une tentative, passablement gauche d'ailleurs, de représentation d'organisation à couple — paraît bien n'avoir jamais été dictée à l'artiste que par sa seule fantaisie, ou par la considération que les deux côtés de la scène s'équilibraient mieux de cette façon. Pour toutes ces raisons, il est donc vraisemblable que le nombre des rameurs, aux yeux des sculpteurs de l'Ancien Empire, ne constituait qu'un détail comme un autre, à l'égard duquel ils en usaient comme nous avons vu déjà qu'ils en usaient à l'égard de beaucoup d'autres, c'est-à-dire qu'ils ne se piquaient pas de le rendre avec une exactitude rigoureuse, mais se préoccupaient seulement d'en traduire d'une façon tout à fait générale la valeur expressive ou simplement pittoresque. On ne saurait donc tirer aucune conclusion, à ce point de vue, de toutes ces représentations nautiques des mastabas[5]. Une seule constatation s'impose, c'est que les barques de transport comportaient en général très peu de rames (le chiffre le plus élevé paraît être de quatre, et les barques à propos desquelles on le relève[6] sont cependant, à ce qu'il semble, de très grandes dimensions), tandis que les barques de voyage en comportaient un nombre toujours assez grand, et qui pou-

(1) Barque à trois rameurs visibles : HOLWERDA-BOESER, pl. IX (barque de remorque) et XX (barque de transport). — Barques à cinq rameurs : *Dahchour* (1895), pl. XXI; L., *D.*, II, 103 *b*. — Barque à sept rameurs : *Dahchour* (1895), pl. XXI. — A peu près tous les nombres impairs sont ainsi représentés : on relève, dans ces scènes nautiques des IVe-VIe dynasties, des barques à onze (STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. XXI, LXXIV et LXXV), treize (*idem*, pl. XXII), dix-sept (*idem*, pl. XXI) et vingt et un (L., *D.*, II, 45 *a*) rameurs ou rames.

(2) *Dahchour* (1895), pl. XX (trois barques de transport).

(3) L., *D.*, II, 104 *b* (six barques de transport. Cf. aussi HOLWERDA-BOESER, pl. XX).

(4) Mastaba de Akhout-hotep au Louvre. — Cette répartition en deux groupes s'observe également L., *D.*, II, 22 *d*, et L., *D.*, II, 24 : mais nous avons vu que, dans ces deux derniers exemples (il est à noter que GRASER, *op. cit.*, considère ceux-ci comme des représentations fautives — cf. p. 312, note 1), il s'agit non pas de rameurs, mais de pagayeurs.

(5) Par exemple, une barque à voile où sont figurés des rameurs au repos (L., *D.*, II, 45 *b*) comporte trente rameurs et seulement vingt-trois rames : en inférer que ces sept rameurs supplémentaires représentent l'équipe affectée au côté du bateau que le spectateur ne voit pas serait une hypothèse plus que hasardée.

(6) L., *D.*, II, 62, registre inférieur.

vait même être parfois très considérable[1]. On comprend que la vitesse, qualité qui devait être fréquemment requise pour celles-ci, fût d'ordinaire moins nécessaire à celles-là, en sorte que cette différence s'explique d'elle-même : il n'en est pas moins vrai qu'elle est habituellement marquée de façon très caractéristique. Mais il ne faut pas, croyons-nous, demander davantage à toutes ces représentations, ni vouloir y chercher autre chose que ce que l'artiste les a chargées d'exprimer, c'est-à-dire une impression d'ensemble.

PLACE DES RAMEURS. — L'endroit de la barque où sont figurés les rameurs paraît correspondre davantage à la réalité. Le groupement sur l'étrave est la règle dans les barques de transport (fig. 104)[2]; il y était imposé, au surplus, par la présence de la cabine, laquelle, lorsqu'elle n'occupait pas, sur tout le reste de la longueur du pont, la largeur entière de la barque, n'était jamais séparée des murailles, à ce qu'il semble, que par un espace très étroit[3]. Au contraire, dans les barques de voyage, où la cabine paraît avoir été beaucoup moins large, les rameurs étaient placés dans les couloirs ménagés, à droite et à gauche, entre celle-ci et le bordage; ils y sont d'ordinaire représentés, les uns derrière les autres, à peu près entre la naissance de l'étrave et celle de l'étambot (fig. 105)[4], ou, plus rarement, débordent jusque sur le milieu de chacune des extrémités de l'embarcation[5]. Nous avons vu déjà que la distribution en deux groupes séparés par une solution de continuité est assez exceptionnelle, et

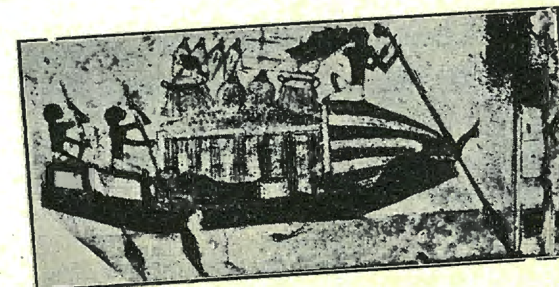

Fig. 104. — GROUPEMENT NORMAL DES RAMEURS DANS LES BARQUES DE TRANSPORT (*Dahchour*, 1895, pl. XX).


Fig. 105. — GROUPEMENT NORMAL DES RAMEURS DANS LES BARQUES DE VOYAGE (*Dahchour*, 1895, pl. XXI).

(1) Cf. p. 315, notes 3 et 4, et p. 316, note 1.

(2) *Dahchour* (1895), pl. XX; L., *D.*, II, 62, 104; HOLWERDA-BOESER, pl. XX, deuxième (?) et troisième registres. — Cf. aussi *Deshasheh*, pl. V, où la barque représentée est une barque de pêche au filet.

(3) Sur cette cabine, cf. p. 258 et suiv.

(4) *Dahchour* (1895), pl. XXI; L., *D.*, II, 12, 43 *a*, 64bis *b*, 101 *b*, 103 *b*; HOLWERDA-BOESER, pl. XX, 1er registre; STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXVI, etc.

(5) L., *D.*, II, 45 *a*.

d'ailleurs peu concluante[1] : quant au groupement à l'arrière (ou, plus exactement, entre le milieu et l'arrière)[2], on ne l'observe que dans des barques à voile, où les rameurs, figurés au repos, sont massés dans un endroit où ils ne gênent pas la manœuvre, c'est-à-dire ne sont pas à leur poste de nage régulier[3]. Ce poste, encore une fois, était, dans les barques de charge l'étrave, et, dans les barques de voyage, le milieu de l'embarcation. L'équilibre se trouvait ainsi assuré rationnellement, dans celles-ci, par le poids des rameurs, de la même façon qu'il l'était, dans celles-là, par le poids de la cargaison : d'autre part, la répartition des rameurs sur une étrave en porte à faux, répartition qui aurait pu être dangereuse dans les barques de voyage, où l'équipe de nage était généralement assez nombreuse[4], présentait un inconvénient bien moindre dans les barques de transport, où elle était au contraire très réduite[4], et, d'ailleurs, largement équilibrée par le poids des marchandises accumulées sur la partie médiane du bateau.

Costume des rameurs. — Dans toutes ces scènes, les rameurs portent un costume des plus succincts, ainsi qu'il convenait à des hommes astreints à un travail pénible sous un soleil ardent. Les représentations de rameurs entièrement nus paraissent cependant assez rares[5] : d'ordinaire, la tenue de nage comporte, soit un caleçon — peint en blanc dans les bas-reliefs coloriés — qui couvre le corps depuis le nombril jusqu'aux genoux[6], soit, plus fréquemment, une simple ceinture, nouée au tour de la taille[7] et complétée, en général, par un petit tablier formant pagne devant les parties génitales[8]. Pour toute coiffure, un serre-tête, épousant étroitement la forme du crâne évidemment rasé au préalable[9]. Les rameurs conservaient, on le voit, la complète liberté de leurs

(1) Cf. p. 316, note 4. — Aux exemples cités on peut ajouter *Sheikh Saïd*, pl. V (registre inférieur, barque du milieu).

(2) *Dahchour* (1895), pl. XIX; L., *D.*, II, 22 *d; Deshasheh*, pl. VI.

(3) C'est pourquoi les rameurs font, dans tous ces cas, face à l'avant (cf. p. 314, note 1).

(4) Cf. p. 316-317.

(5) *Sheikh Saïd*, pl. V (? — la représentation n'est que silhouettée); Holwerda-Boeser, pl. XX, deuxième et troisième registres.

(6) *Dahchour* (1895), pl. XX; L., *D.*, II, 22 *d*, 24.

(7) L., *D.*, II, 62, 64 bis, etc.

(8) *Dahchour* (1895), pl. XXI; L., *D.*, II, 62; Holwerda-Boeser, pl. IX; *Deshasheh*, pl. V; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXVI. — Dans certains cas (L., *D.*, II, 32, 43 *a*, 45 *a*, 103 *b*) il est difficile de préciser si le vêtement porté par les rameurs est un caleçon ou un pagne.

(9) Ce serre-tête est très visible, en général, dans les représentations de L., *D.*, II (cf., par exemple, les planches 24, 45 *a*, 62, 101 *b*, etc.).

mouvements, et pouvaient aussi fournir, dans les meilleures conditions, les différents efforts qui leur étaient demandés.

Les trois temps de la nage égyptienne. — Ces efforts ont été assez fidèlement rendus par les sculpteurs des mastabas pour que les trois «temps» — attaque, passe dans l'eau, et dégagé — dans lesquels les ouvrages techniques spéciaux décomposent aujourd'hui encore le coup d'aviron[1] soient aisément reconnaissables, à ce qu'il semble, dans les représentations égyptiennes.

1° *L'attaque*. — L'«attaque», temps de préparation par lequel le rameur s'en va chercher le plus loin possible en arrière un point d'appui dans l'eau, est rendue de façon tout à fait caractéristique dans un grand nombre de bas-reliefs

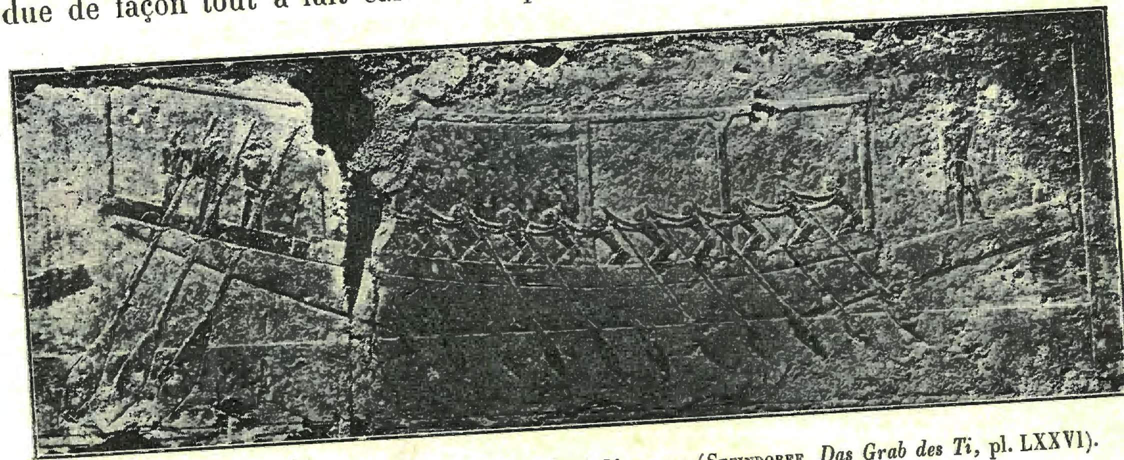


Fig. 106. — Les trois temps de la nage égyptienne : *a*) L'attaque (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI).

(fig. 106). Le dit rameur est figuré, soit à moitié dressé, soit entièrement debout[2]; il a le corps tantôt légèrement[3], tantôt fortement[4] penché en avant, et ses bras, en général très rapprochés l'un de l'autre sur le manche de la rame — tout à fait à l'extrémité supérieure de celui-ci, ou un peu en dessous — sont sensiblement horizontaux, surtout le bras «intérieur» (c'est-à-dire le bras qui se trouve le plus éloigné du bordage)[5]. Dans toutes ces représentations, l'angle formé par les avirons avec la surface de l'eau est plus ou moins aigu, ce

(1) *Le Sport de l'Aviron* (Paris, Librairies-Imprimeries réunies, 1895), p. 143.

(2) Rameurs à moitié dressés : L., *D.*, II, 9 (?) et 103 *b* (registre inférieur); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (la barque deux fois reproduite) et LXXVI (registre supérieur). — Rameurs debout : L., *D.*, II, 64 bis *b*, 104 *b* (2e registre, barque de gauche, et registre inférieur, barque de droite); Holwerda-Boeser, pl. IX; Mogensen, *Le Mastaba égyptien de la Glyptothèque Ny Carlsberg*, fig. 10. — La différence entre l'une et l'autre attitude n'est pas toujours très nettement marquée.

(3) L., *D.*, II, 64 bis *b*, 101 *b;* Holwerda-Boeser, pl. IX.

(4) L., *D.*, II, 9, 103 *b*, 104 *b;* Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV et LXXVI.

(5) Voir les exemples donnés dans les notes 2-4.

qui implique que ceux-là doivent être imaginés comme plus ou moins parallèles à celle-ci : et le fait vaut d'être noté, car on a voulu parfois poser en règle que, dans les bateaux égyptiens, comme dans les bateaux grecs à plusieurs rangées de rameurs, l'angle d'incidence de la rame sur l'eau est au contraire presque droit. Présentée sous une forme aussi générale, cette conclusion est inexacte. Graser, qui l'a déduite de la position des mains des rameurs, et formulée incidemment à cette occasion [1], y a été vraisemblablement conduit par l'étude de scènes où se trouve figurée l'une des phases d'un mouvement qui est précisément, comme nous le verrons, le contraire de l'attaque, et qui se trouve en effet reproduit fréquemment sur les monuments. Mais on peut se rendre compte déjà que d'autres le sont aussi, et qu'on ne saurait, en conséquence, ramener toute la nage égyptienne à l'un seulement d'entre eux.

La «passe dans l'eau», qui constitue la nage à proprement parler, est le temps par lequel le rameur, faisant effort sous l'eau avec son aviron, ramène progressivement celui-ci d'arrière en avant, pour faire avancer l'embarcation : le mouvement qui le termine, appelé «dégagé», consiste, par un coup sec et rapide du poignet, à sortir hors de l'eau la palette de la rame. On comprend que ces deux temps soient assez difficiles à différencier dans les représentations [2], d'abord, parce qu'ils ne sont, en somme, que deux moments successifs d'un mouvement unique, et aussi parce que le second, tout au moins, est, de par sa nature même, particulièrement malaisé à traduire. Si tous les deux, cependant, présentent ce caractère commun d'imposer au rameur une attitude générale à peu près semblable, et qui les différencie essentiellement du mouvement d'attaque, ils comportent en même temps certaines particularités qui permettent de les distinguer l'un de l'autre. Pour la passe dans l'eau comme pour le dégagé, le rameur, au lieu d'être penché en avant comme dans la position d'attaque, a, au contraire, le corps renversé en arrière; en outre, au lieu d'être debout, il est figuré assis, ou en train de se rasseoir : mais, tandis que, pour la passe dans l'eau, ses bras ne sont qu'incomplètement ramenés vers sa poitrine, ils sont, au moment du dégagé, repliés le plus près possible de celle-ci. Les artistes de l'Ancien Empire, en général, ont très suffisamment fait sentir cette distinction; et l'on peut, à ce point de vue, relever, dans nombre de mastabas, deux positions différentes des rameurs, qui semblent correspondre assez bien tant à la phase principale de la passe dans l'eau qu'au dégagé proprement dit.

(1) *Ap.* Dümichen, *Resultate...*, p. 5.

(2) Cf. cependant Mogensen, *Mastaba*, pl. VI et fig. 11 et 12 (mais la position des rameurs exécutant debout le dégagé est incorrecte).

2° *La passe dans l'eau.* — Dans la première (fig. 107), le rameur, figuré assis ou en train de se rasseoir [1], a le corps plus ou moins fortement incliné en arrière; de l'un de ses bras replié à angle droit il serre le haut de l'aviron, tandis que son autre bras, écarté de l'autre, et qui tient le manche plus bas, reste au contraire étendu [2]. Nous avons vu que ce mouvement, qui donne à la rame une position presque verticale, et qui paraît très anormal au premier abord, est celui qui résumait pour Graser toute la nage égyptienne [3]; plus justement, Assmann y a reconnu une attitude particulière aux rameurs égyp-

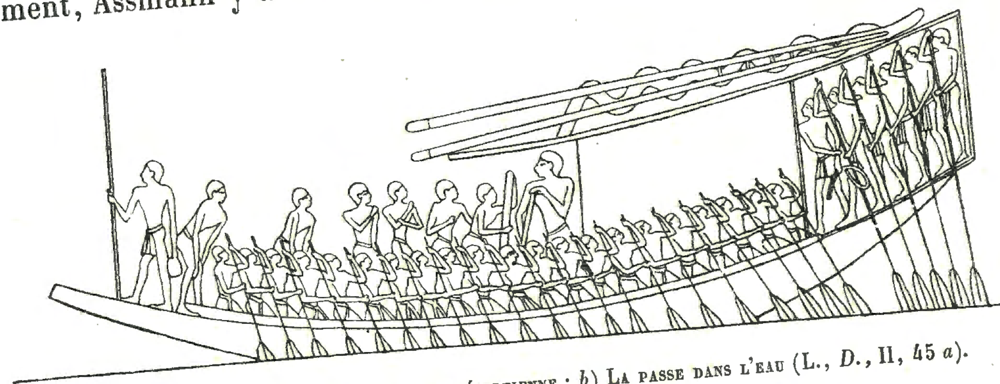


Fig. 107. — Les trois temps de la nage égyptienne : *b*) La passe dans l'eau (L., *D.*, II, 45 *a*).

tiens (on ne la retrouve, en tout cas, ni chez les Grecs, ni chez les Romains), mais les conséquences qu'il tire de cette constatation paraissent quelque peu hasardées. Sa théorie s'appuie principalement sur deux représentations empruntées au temple funéraire de Sahureʿ à Abousir [4], et qui figurent, à ses yeux, la phase de début et la phase finale d'un seul et même temps, caractérisé par ce fait que l'endroit du bordage sur lequel la rame pivote à l'intérieur de l'estrope se trouve constamment situé juste aux pieds du rameur. De cette particularité, qui explique le peu d'obliquité de la rame, Assmann induit que les rameurs, lesquels sont ici représentés debout, ne pouvaient pas retirer leurs avirons de l'eau, car ils auraient été obligés, pour exécuter ce mouvement, de se pencher si fortement en arrière qu'ils auraient infailliblement perdu l'équilibre. Si donc la rame, dans ces représentations d'Abousir, est toujours enfoncée dans

(1) Rameurs en train de se rasseoir : L., *D.*, II, 45 *a* (?). — Rameurs assis : *Dahchour* (1895), pl. XX, XXI (1re et 3e barques); L., *D.*, II, 62; Holwerda-Boeser, pl. XX (1er et 2e registres); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI (registre inférieur).

(2) *Dahchour* (1895), pl. XX, XXI (1re et 3e barques); L., *D.*, II, 45 *a*, 62 (dans ces deux exemples, le corps du rameur n'est que très faiblement renversé); Holwerda-Boeser, pl. XX (1er et 2e registres); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI (registre inférieur).

(3) Cf. p. 320, note 1.

(4) Cf. fig. 183.

l'eau, c'est qu'elle devait, suivant lui, y être enfoncée aussi dans la réalité, et que l'Égypte, par conséquent, a connu cette nage par immersion continue de la pale, qui n'est pas la nage en godille, au sens où nous entendons aujourd'hui ce mot, et qui est encore employée aujourd'hui pour faire avancer les *béden-safars* de Mascate, par exemple, et certaines barques du Japon. Ainsi ce serait moins ce mode de nage lui-même, en dernière analyse, qui serait spécial aux Égyptiens, que la position que ceux-ci avaient adoptée pour le pratiquer : encore cette position paraît-elle à Assmann assez facile à expliquer. Le fait pour le rameur d'incliner son corps en arrière et de replier en même temps son bras intérieur le long du manche de la rame avait pour effet d'imprimer à l'aviron un mouvement de rotation d'un quart de cercle autour de son axe longitudinal : il en résultait que la pale, jusque-là parallèle à la muraille de la barque, décrivait un angle de 90 degrés, c'est-à-dire produisait à partir de ce moment le maximum d'effort utile, puisqu'elle s'opposait transversalement à l'eau de toute la largeur de sa surface [1].

Cette théorie soulève deux graves objections. Tout d'abord, les avirons à immersion continue paraissent comporter toujours une forme appropriée : dans les *béden-safars*, la pale est attachée obliquement au manche [2], ou bien, dans les avirons japonais, ce manche est coudé [3]. Or, on ne relève dans les barques d'Abousir aucun détail de ce genre. D'autre part, l'argumentation d'Assmann repose principalement sur ce fait que les rameurs, dans ces mêmes barques, sont figurés debout : mais c'est là une circonstance exceptionnelle, et qui tient peut-être à ce que les barques en question sont des barques de mer [4]; le plus souvent, dans les scènes où les rameurs ont ainsi un bras replié contre le manche de l'aviron — même dans celles qu'Assmann cite à l'appui de sa thèse [5] — ils sont au contraire figurés plus ou moins franchement assis : on aperçoit mal, dès lors, la raison qui les empêcherait de se pencher suffisamment en arrière pour sortir leurs rames hors de l'eau.

3° *Le dégagé.* — On l'aperçoit même d'autant moins que d'autres bas-reliefs, très nombreux ceux-là, nous montrent ces mêmes rameurs assis, le corps com-

(1) Assmann, *ap.* Borchardt, *Sahure*ᶜ, II, p. 144-145.

(2) Paris, *Essai sur la construction navale des Peuples Extra-Européens*, pl. 5, fig. 7; Assmann, *op. cit.*, p. 144.

(3) Paris, *Souvenirs de Marine*, pl. 13 et 21 (d'après Assmann, *loc. laud.*).

(4) Cf. plus bas (**94**).

(5) Par exemple, *Dahchour* (1895), pl. XX et XXI; *Sahure*ᶜ, pl. XIV; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI (registre inférieur).

plètement renversé, et qui, de leurs deux bras repliés et rapprochés le plus possible de la poitrine, agissent de toutes leurs forces sur l'aviron, dont ils ramènent violemment le manche à eux (fig. 108) [1]. On ne saurait admettre qu'à la fin d'un mouvement en arrière aussi prononcé la rame ne sortît pas de l'eau : ou alors ce mouvement lui-même deviendrait incompréhensible. On objectera qu'on ne la voit jamais ainsi sortie, dans toutes ces représentations : mais il en est de même dans les représentations de l'attaque, bien que le début tout au moins de ce dernier temps suppose nécessairement que la rame se trouve hors

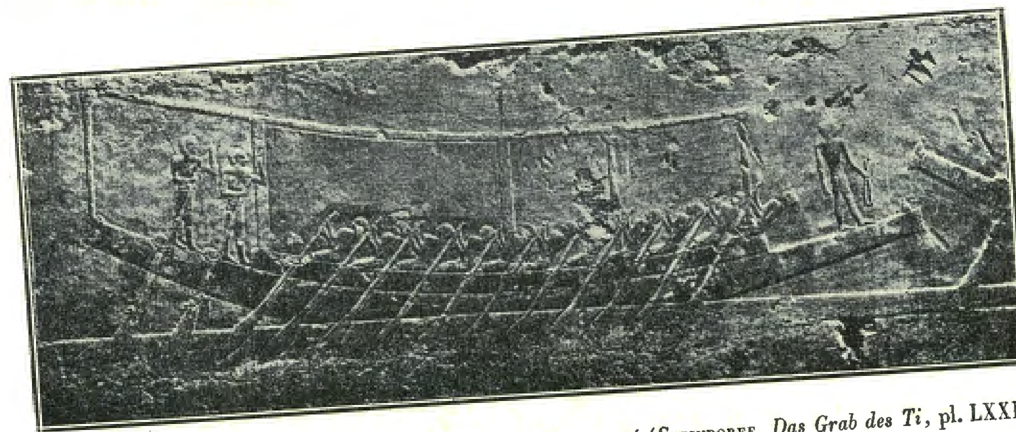


Fig. 108. — Les trois temps de la nage égyptienne : c) Le dégagé (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV).

de l'eau. En d'autres termes, de même que des rameurs représentés le corps penché en avant et les bras étendus suffisaient à figurer, pour les artistes égyptiens, la phase initiale de l'attaque, ces mêmes rameurs suffisaient également sans doute à figurer, pour ces mêmes artistes, la phase finale de la passe dans l'eau, c'est-à-dire le «dégagé», lorsqu'ils étaient représentés le corps penché en arrière et les bras repliés. Entre ces deux temps extrêmes, c'est, croyons-nous, la passe dans l'eau proprement dite qui est rendue — et de façon très caractéristique, elle aussi — précisément au moyen de cette singulière attitude de nage que, le premier, Assmann a essayé d'expliquer. Son explication doit être retenue en tant qu'elle rend compte du mécanisme de l'effort accompli sous l'eau par la rame : elle a seulement le tort de vouloir enfermer dans cet unique effort une nage spéciale, et qui se suffirait à elle-même. Il n'y a là, en réalité, qu'un temps

(1) L., *D.*, II, 43 *a* (barque de gauche, registre supérieur) et 104 *b* (registre supérieur, barque de droite; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (registre inférieur) et pl. LXXV (registre supérieur). — Dans ces deux derniers exemples, les rameurs ont les deux bras repliés presque à angle droit, et rapprochés à se toucher.

intermédiaire entre l'attaque et le dégagé : et peut-être même — indépendamment des raisons techniques exposées par l'auteur, lesquelles, encore une fois, conservent toute leur valeur — est-ce pour des raisons de composition, si l'on peut dire, que le rameur n'a plus ici qu'un de ses bras étendus (après les avoir eu précédemment tous les deux, pour exécuter l'attaque), et en a déjà un replié (avant de les avoir ensuite tous les deux, pour exécuter le dégagé) : ces représentations symétriques sont tout à fait, comme on sait, dans le goût des Égyptiens.

Modes anormaux de nage. — Sans doute aussi faut-il expliquer par des préoccupations de même ordre un dernier mode de nage, que nous avons laissé de côté jusqu'à présent [1], et qu'on trouve représenté sur les monuments, assez rarement à vrai dire [2], mais de façon plus énigmatique encore que la passe dans l'eau. Les trois temps que nous venons d'étudier ne sont pas différenciés seulement, d'ordinaire, par l'inclinaison du rameur en avant ou en arrière, et par l'extension ou le raccourcissement de ses bras : on peut les distinguer aussi par le sens des rames de nage, lequel dérive logiquement, du reste, de cette inclinaison et de cette extension ou de ce raccourcissement. Pour l'attaque, ces rames se trouvent plus ou moins dans le plan de l'avant de l'embarcation [3], c'est-

[1] Nous en avons négligé aussi un autre, d'autant plus intéressant, cependant, qu'on ne le relève, à notre connaissance, qu'une seule fois sur les monuments. Dans cet unique exemple (L., *D.*, II, 12 *a* = tombe n° 86 de Gizeh, IVe dynastie), les rameurs, représentés debout, tiennent leur rame derrière eux avec leur bras extérieur, tandis que leur bras intérieur agit sur la rame du

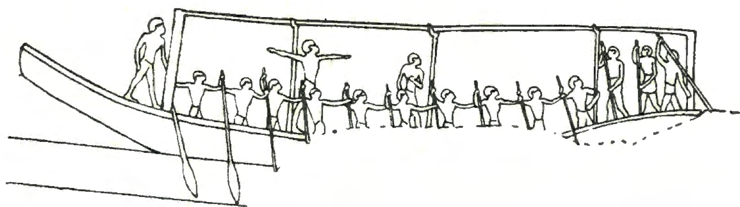


Fig. 109. — Les rameurs du tombeau n° 86 de Gizeh (L., *D.*, II, 12 *a*).

rameur placé devant eux, en même temps que ce rameur lui-même (fig. 109). Ils forment ainsi une chaîne ininterrompue, et, par des balancements rythmés, exécutés alternativement en avant et en arrière, font avancer l'embarcation d'un mouvement continu (ce mouvement a peut-être pour but d'aider celui des barreurs — cf. plus bas **(95)**). — Sur la représentation de L., *D.*, II, 62, qu'on a voulu parfois considérer comme figurant un mode de nage spécial, cf. p. 171, note 3, et plus bas **(96)**.

[2] L., *D.*, II, 101 *b* (registre inférieur, barque du milieu et barque de droite), 103 *b* (registre supérieur); mastaba d'Akhout-hotep au Louvre.

[3] Cf. les exemples donnés p. 319, note 2.

à-dire sont dirigées dans un sens inverse de celui des rames-gouvernails [1]; elles tendent ensuite à se rapprocher d'un parallélisme relatif avec celles-ci, ce parallélisme étant moins accentué, bien entendu, pendant la passe dans l'eau [2] qu'au moment du dégagé [3]. Or, dans les représentations qui nous occupent maintenant [4], le rameur, dont le corps est incliné en arrière, comme pour la passe dans l'eau, n'en tient pas moins le haut de l'aviron de ses deux bras étendus, comme dans l'attaque : en sorte qu'on serait d'abord tenté de croire que le

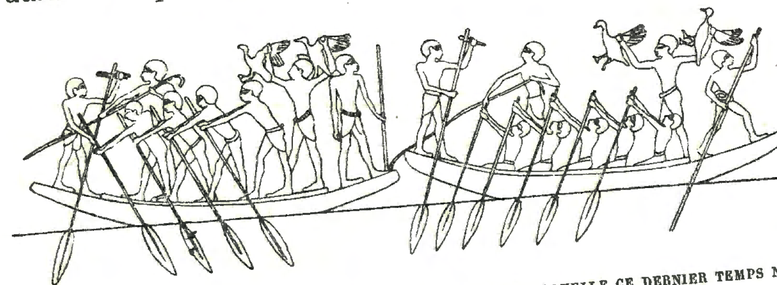


Fig. 110. — Représentation simplifiée de l'attaque et du dégagé, dans laquelle ce dernier temps n'est rendu sensible que par le parallélisme des avirons de nage et de l'aviron de gouvernail (L., *D.*, II, 101 *b*).

sculpteur a voulu, par cette attitude, caractériser la transition d'un des mouvements à l'autre (au mastaba du Louvre, les rameurs semblent être figurés encore debout), si les bras, au lieu d'être, comme dans l'attaque, sensiblement horizontaux, n'étaient pas ici franchement élevés en l'air, et, comme dans le dégagé, tout à fait rapprochés l'un de l'autre; en outre, comme dans le dégagé encore, les rames de nage sont parallèles aux rames-gouvernails. A moins de voir dans ce parallélisme un contre-sens qui serait vraiment par trop grossier, force est bien d'admettre qu'il est au contraire intentionnel, et qu'on doit, par conséquent, interpréter ce dernier détail comme le détail principal, qui suffit à donner à ces scènes leur signification véritable. Au surplus, les barques dans lesquelles on relève ainsi ce mélange de particularités caractéristiques de l'attaque avec d'autres particularités caractéristiques du dégagé sont figurées, en général, à côté de barques à représentations d'attaque, dont elles forment le pendant (fig. 110) [5]; c'est donc qu'elles-mêmes sont bien, en effet, des représentations du dégagé

[1] Les rames-gouvernails sont toujours manœuvrées obliquement par rapport à l'embarcation et en arrière de celle-ci (sur les rames-gouvernails, cf. plus bas **(97)**).

[2] Dans ce dernier mouvement, la rame, comme l'ont déjà remarqué Graser et Assmann, prend même souvent une position presque verticale (cf. p. 321-322).

[3] Cf. les exemples donnés p. 323, note 1.

[4] Cf. les exemples donnés p. 324, note 2.

[5] L., *D.*, II, 101 *b*, 103 *b*, registre supérieur (? — La barque détruite aurait alors figuré l'attaque); mastaba du Louvre.

(l'effort des rameurs en arrière ne fait, d'ailleurs, que confirmer ce point de vue), et que l'artiste égyptien a voulu, avant tout, marquer fortement le contraste entre l'un et l'autre temps par l'opposition symétrique des principaux détails de nage. Il importe assez peu, dès lors, que quelques-uns des détails secondaires soient visiblement inexacts. Au mastaba du Louvre, ce souci de la symétrie est particulièrement sensible, et se marque non seulement par la direction donnée aux rames des deux barques, mais aussi par la position des bras des rameurs. Tandis que, pour l'attaque, le bras intérieur est en dessus, et le bras extérieur en dessous, l'un et l'autre occupent, pour le dégagé, la position exactement inverse : l'impression qu'ils jouent le rôle d'un levier, lequel, pour faire avancer l'aviron, doit se lever d'abord, puis s'abaisser d'une façon en quelque sorte mécanique, se trouve ainsi traduite avec un rare bonheur[1].

Mais les exemples de ce genre constituent des exceptions : le plus souvent, toutes ces scènes de nage, loin d'affecter une rigueur de composition aussi mathématique, sont traitées, au contraire, avec la plus grande liberté. On peut dire, cependant, abstraction faite de ces représentations anormales, aux inexactitudes sans doute voulues, dont nous venons de parler, que les trois temps principaux de la nage égyptienne, telle que celle-ci apparaît figurée sur les monuments les plus soignés d'exécution — notons qu'il n'y a pas lieu d'établir, à cet égard, de distinctions tirées de l'époque à laquelle appartient la scène, non plus que de la nature ou de la destination de l'embarcation — présentent, en principe, les caractères essentiels suivants[2] :

Premier temps (*attaque*). — Le rameur est debout : il a le corps penché en avant et les deux bras étendus : la rame est dirigée obliquement, dans un sens inverse de celui des rames-gouvernails.

Deuxième temps (*passe dans l'eau*). — Le rameur est à moitié assis; il a le corps incliné en arrière, et l'un de ses bras — le bras intérieur — replié de telle sorte que l'avant-bras est parallèle à la rame : celle-ci se trouve, par suite, dirigée dans un sens plus ou moins vertical, c'est-à-dire tend à décrire avec la surface de l'eau un angle plus ou moins droit.

Troisième temps (*dégagé*). — Le rameur est assis; il a le corps franchement renversé en arrière, et les deux bras repliés : la rame est dirigée obliquement, mais dans le même sens, cette fois, que les rames-gouvernails.

(1) Ce même effet de levier qui s'abaisse et se lève successivement est très bien rendu aussi dans les deux barques reproduites L., *D.*, II, 101 *b*.

(2) Telles paraissent être aussi les conclusions de Daressy (*Le Mastaba de Mera*, p. 546).

Dans la pratique, les différences ne sont pas toujours aussi nettement tranchées. En particulier, il est parfois difficile de déterminer si le rameur est entièrement debout, ou seulement à moitié dressé[1], et, dans ce dernier cas, s'il est en train de se lever pour préparer l'attaque, ou, au contraire, de se rasseoir pour commencer la passe dans l'eau. Certaines représentations se rapportent sans doute à des temps intermédiaires[2]; d'autres, étant donné les anomalies qu'elles présentent, sont sûrement incorrectes[3]. Par ailleurs, l'ordre dans lequel sont figurées les phases successives de nage n'a rien non plus de bien rigoureux. Que plusieurs barques faisant partie d'une scène unique reproduisent toutes la même phase[4], le fait n'offre rien de surprenant; mais lorsque ces mêmes barques reproduisent des phases différentes, on comprend plus difficilement que celles-ci ne se suivent pas, que le dégagé par exemple, dernier temps de la passe dans l'eau, soit figuré tout de suite après[5], et quelquefois même avant[6] l'attaque, ou bien encore, comme il arrive fréquemment, que la représentation de celle-ci manque tout à fait[7]. Le plus souvent, l'artiste, guidé par sa seule fantaisie, semble n'avoir obéi à aucune préoccupation didactique. Dans les très beaux mastabas seulement, l'attaque et le dégagé, c'est-à-dire les deux phases principales de la nage, sont parfois figurés par deux groupes de barques, disposés, dans une intention visible de symétrie, l'un au-dessus[8] ou l'un à côté de l'autre[9]. La plus intéressante des représentations de cette nature

(1) Cf. p. 319, note 2.

(2) Par exemple Holwerda-Boeser, pl. XX, troisième registre (le rameur a les deux bras étendus, mais son corps est à peu près vertical; le temps représenté n'est donc plus tout à fait l'attaque, et n'est pas encore franchement la passe dans l'eau); *Sheikh Saïd*, pl. V (barque de pêche. — Ici encore, le temps représenté paraît être un temps intermédiaire entre l'attaque et la passe dans l'eau).

(3) L., *D.*, II, 103 *b*, registre supérieur, barque de droite (un des rameurs est tourné en sens inverse de tous les autres); 104 *b*, registre inférieur, barque de gauche; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI (dans ces deux derniers exemples, les rames sont tournées en sens inverse des rames-gouvernails; mais les rameurs, dont les bras sont bien en effet en position d'attaque, n'en sont pas moins assis, et ont le corps renversé en arrière, comme pour le dégagé).

(4) *Dahchour* (1895), pl. XX-XXI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV et LXXVI (registre inférieur), etc.

(5) L., *D.*, II, 43 *a*, 101 *b*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXV (registre supérieur).

(6) L., *D.*, II, 104 *b*, registre inférieur (? — Il s'agit peut-être ici, il est vrai, de deux représentations d'attaque — cf. la note 3).

(7) *Dahchour* (1895), pl. XX-XXI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV et LXXVI (registre inférieur).

(8) L., *D.*, II, 43 *a*.

(9) L., *D.*, II, 101 *b*. — Cf. aussi ce qui a été dit plus haut (p. 324 et suiv.) de certaines de ces scènes à composition symétrique.

est celle du mastaba de Tî[1]; c'est la plus frappante aussi, par le caractère de vérité et de vie dont elle est animée. Le dégagé, surtout[2], est rendu d'une façon saisissante : le naturel des attitudes, prises ici sur le vif, l'ardeur joyeuse de tous ces rameurs, qui semblent comme projetés en arrière par l'intensité de l'effort concerté qu'ils fournissent, font de cette scène un des morceaux les plus savoureux de la sculpture en bas-relief de l'Ancien Empire (fig. 111).

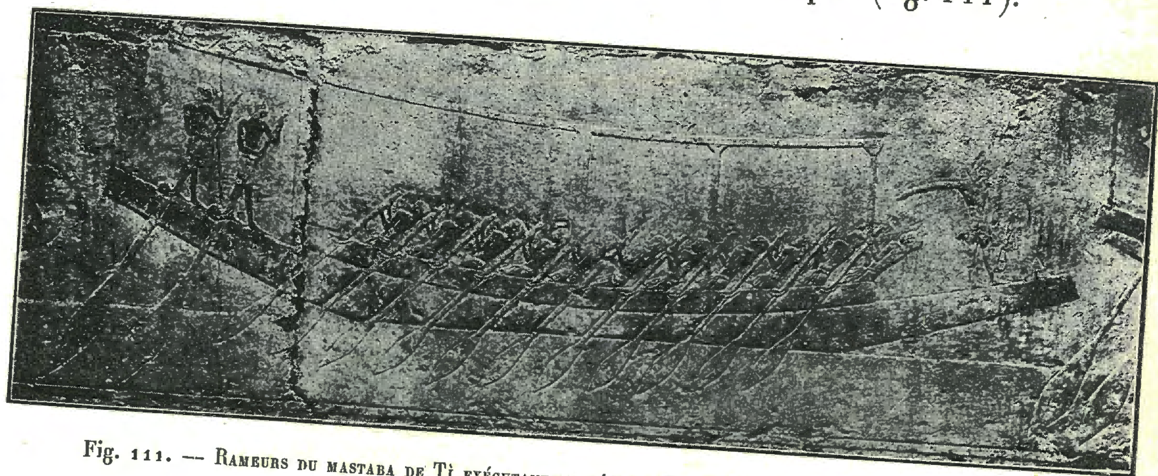


Fig. 111. — Rameurs du mastaba de Tî exécutant le dégagé (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV).

Position des mains des rameurs. — Dans cet exemple, le dégagé est exécuté avec la main intérieure tournée les doigts en dessus. Les représentations d'exécution moins soignée — lesquelles sont de beaucoup les plus nombreuses — ne nous fournissent aucun renseignement sur ce point particulier, ni, d'une façon générale, sur la position des mains du rameur au cours des différents temps de la nage. Il semble bien, cependant, que la main extérieure était constamment tournée les doigts en dessous[3]; mais la position de l'autre main est moins facile à préciser. On observe parfois qu'elle varie, comme il est naturel, avec le moment de la nage représenté : malheureusement, les quelques scènes à propos desquelles on peut faire avec certitude cette observation concordent si peu entre elles à ce point de vue, que les règles qui présidaient sûrement à ces variations — car il est peu vraisemblable que celles-ci fussent laissées à l'initiative personnelle de chaque rameur — nous échappent complètement. Nous venons de voir qu'au mastaba de Tî[4] le dégagé s'exécute avec la main intérieure

(1) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXV (registre supérieur).
(2) Idem, pl. LXXV (registre supérieur).
(3) L., *D.*, II, *passim*.
(4) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV (registre supérieur). — Cf. aussi pl. LXXIV (registre inférieur).

tournée en dessus; dans les scènes d'attaque, cette même main paraît y être au contraire tournée en dessous[1]. Au contraire, dans les représentations nautiques du temple funéraire de Sahureʿ[2], elle est tournée en dessus pour l'attaque, et en dessous pour la passe dans l'eau : tandis qu'au mastaba du Louvre elle est tournée en dessus aussi bien pour le dégagé que pour l'attaque. On ne peut que constater ces divergences, sans vouloir essayer d'en tirer des règles quelconques.

Position des pieds des rameurs, et façon dont ceux-ci étaient assis. — La position des pieds du rameur ne saurait, elle aussi, être déterminée que par hypothèse. Elle est indiquée, cependant, dans certaines représentations, où l'on voit celui-ci, agenouillé sur son genou droit, prendre un point d'appui sur sa jambe gauche repliée en avant : mais, outre que ces représentations sont peu nombreuses, l'attitude qu'elles reproduisent paraît n'avoir été qu'assez exceptionnellement adoptée, aussi bien pour l'attaque que pour le dégagé[3]. En fait, la façon dont les rameurs plaçaient habituellement leurs pieds devait dépendre de la nature du siège sur lequel ils étaient assis; et, malheureusement, sur ce point encore, nous en sommes réduits aux suppositions, parce que les barques dans lesquelles on peut observer comment sont assis les rameurs fournissent des exemples qu'il est impossible de généraliser. Elles appartiennent toutes, en effet, à la catégorie des barques de marchandises, et c'est même sans doute la raison pour laquelle les rameurs en sont figurés assis[4] — quelquefois même à califourchon[5] — sur le bastingage d'avant, ou bien encore debout, un pied par terre, et s'arc-boutant sur ce même bastingage avec leur autre jambe repliée (fig. 112, *a-c*)[6] : ils utilisent ainsi de leur mieux le seul endroit disponible de la barque[7], et la familiarité quelque peu nonchalante de leurs poses s'accorde

(1) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (la barque deux fois reproduite) et LXXVI (registre supérieur).
(2) *Sahureʿ*, pl. XI.
(3) *Dahchour* (1895), pl. XXI, barque du milieu (passe dans l'eau); *Deshasheh*, pl. V (dégagé); mastaba du Louvre (attaque). — Dans quelques représentations, telles que celles de *Sheikh Saïd*, pl. V (attaque), et de L., *D.*, II, 103 *b* (dégagé), le poids du corps du rameur repose, non plus sur le genou, mais sur la cuisse droite.
(4) L., *D.*, II, 104 *b*, registre supérieur, barque de droite (passe dans l'eau) et registre inférieur, barque de gauche (attaque).
(5) *Dahchour* (1895), pl. XX; L., *D.*, II, 62.
(6) L., *D.*, II, 104 *b*, registre supérieur, barque de gauche, registre médian, et registre inférieur, barque de droite (les mouvements représentés sont tantôt l'attaque et tantôt la passe dans l'eau).
(7) Dans une des barques du mastaba de [hieroglyphs] à Leyde (Holwerda-Boeser, pl. XX, deuxième

fort bien, par ailleurs, avec une navigation dont la lenteur devait être une des caractéristiques les plus habituelles[1]. Au contraire, dans les barques de voyage,

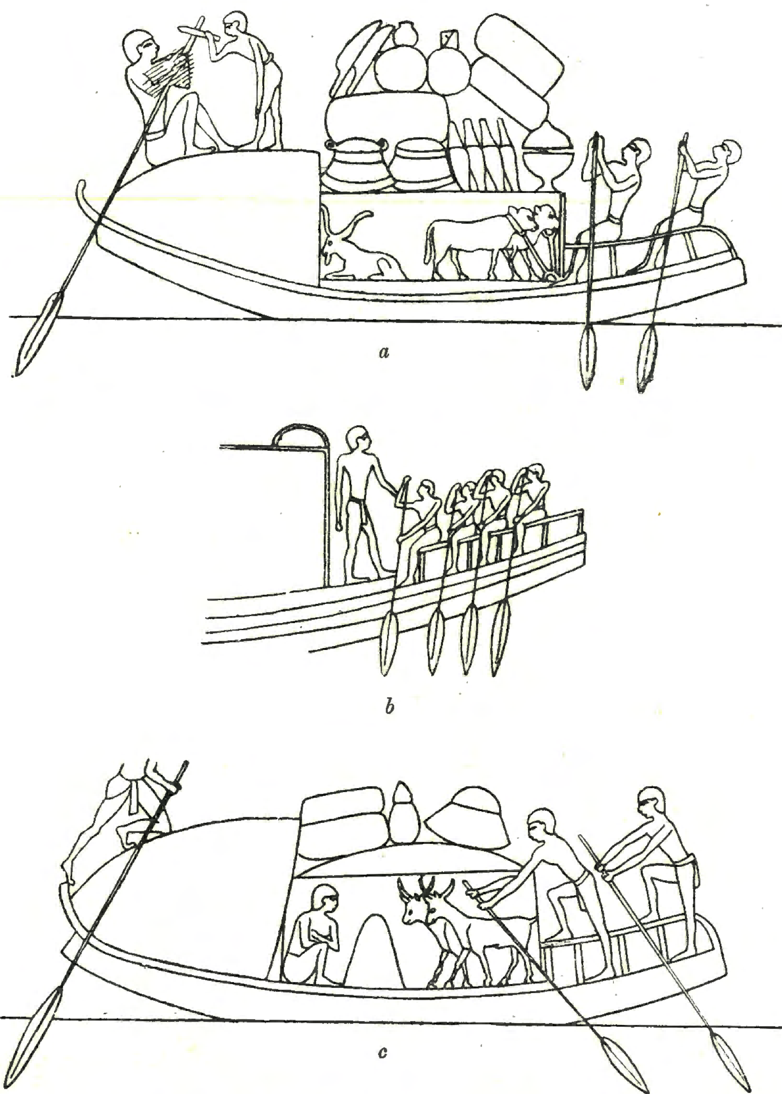


Fig. 112. — Quelques positions prises par les rameurs dans les barques de marchandises :
a) Rameurs assis sur le bastingage d'avant (L., *D.*, II, 104 *b*);
b) Rameurs à califourchon (?) sur le bastingage d'avant (L., *D.*, II, 62);
c) Rameurs s'arc-boutant d'un pied sur le bastingage d'avant (L., *D.*, II, 104 *b*).

dont les passagers étaient apparemment plus pressés, les rameurs — bien plus nombreux, du reste, et qui disposaient de beaucoup plus de place[2] — étaient

registre), les rameurs paraissent être assis de côté, les uns derrière les autres, sur un banc muni de pieds. Ce banc est placé sur le pont, à l'avant de l'embarcation, entre la cabine et le bastingage.

(1) Cf. p. 317.

(2) Cf. p. 317-318.

certainement assis dans des conditions à la fois plus confortables et plus fixes, afin de pouvoir fournir un effort aussi intense et aussi concerté que possible. C'est pourquoi on les voit, dans les représentations, alignés en bon ordre les uns derrière les autres, sur la plus grande partie de la longueur de l'embarcation[1]; mais s'il paraît hors de doute qu'ils sont assis[2], il est plus malaisé de décider, à première vue, s'ils ont pour sièges des bancs continus, ou bien des billots séparés. La seconde hypothèse paraît assez peu vraisemblable, car, si les billots avaient été habituellement employés sous l'Ancien Empire, on les rencontrerait sans doute dans quelques-uns au moins des bas-reliefs de cette époque, comme on les rencontre, pour une époque postérieure, dans certains bas-reliefs de Béni Hassan par exemple (fig. 113)[3]. D'un autre côté, si les rameurs étaient assis sur des bancs, faut-il tenir compte de ce que, dans la plupart des cas, le dessous de leurs cuisses affleure (ou, lorsqu'ils sont à demi soulevés pour l'attaque, affleurerait, si on les suppose assis) le bord supérieur du bastingage élevé au-dessus de la muraille[4], et en conclure que ces bancs se trouvaient, eux aussi, au niveau de ce même bastingage? Des bancs de ce type sont précisément figurés en place dans deux des barques du tombeau de Tî[5]; toutefois, ils ne doivent

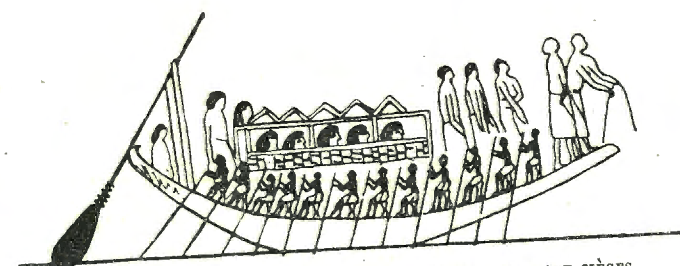


Fig. 113. — Rameurs assis sur des billots formant sièges (*Beni Hasan*, I, pl. XXIX — XIIe dynastie).

(1) Cf. p. 317.

(2) Reisner (*Models of Ships and Boats*, p. x) observe que, dans les dahabîyehs modernes, les rameurs sont, d'ordinaire, debout sur le pont; ou bien, lorsque la barque n'a pas de pont, ils sont, soit assis sur les bancs, soit debout dans le fond de la barque, un de leurs pieds s'arc-boutant sur le banc qui est devant eux. — Dans l'Égypte ancienne, les rameurs ne sont figurés debout que pour l'attaque, ou au début de la passe dans l'eau (cf. p. 319 et 326); mais l'existence, dans les barques égyptiennes, de ponts à éléments mobiles (cf. p. 308-309 et p. 333) rend assez vaines les distinctions qu'on pourrait vouloir établir, au point de vue de l'attitude des rameurs, entre les barques pontées et celles qui ne l'étaient pas; car cette attitude pouvait être exactement la même dans les unes et les autres. — Cf. cependant p. 332, note 5.

(3) *Beni Hasan*, I, pl. XIV et XXIX.

(4) Cf., par exemple, *Dahchour* (1895), pl. XXI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV et LXXVI (registre inférieur) et pl. LXXV (registre supérieur); L., *D.*, II, *passim*.

(5) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (la barque deux fois reproduite) et pl. LXXVI (registre supérieur). — La section des poutres qui constituent ces bancs présente la forme soit d'un demi-cercle, soit d'un carré; dans ce dernier cas, la poutre paraît s'enfoncer, au point d'intersection de deux de ses arêtes, dans une encoche pratiquée dans le bastingage.

pas avoir été d'un usage très courant, à supposer même que la représentation réponde ici à la réalité, et qu'elle ne cherche pas seulement à rendre sensible, pour le spectateur, la présence de sièges que celui-ci doit restituer, par la pensée, sur un autre niveau de l'embarcation [1]. Comme ils s'appuient, par l'une de leurs extrémités, sur le haut du bastingage [2], ils ne pourraient en effet rejoindre le bastingage opposé qu'en traversant la cabine; et l'on devrait supposer, dès lors, qu'ils s'arrêtent de chaque côté de celle-ci, c'est-à-dire qu'ils sont très courts, et remplissent à peu près le même office que pourraient remplir des billots. Encore une fois, cette disposition assez insolite, si elle a été jamais réalisée, n'a dû l'être que rarement; il ne faut donc pas, semble-t-il, prendre à la lettre, à ce point de vue, ces représentations du mastaba de Tî, non plus que celles d'où l'on pourrait être tenté d'inférer que les rameurs étaient assis, dans la barque, à tel ou tel niveau déterminé, alors que, suivant toute vraisemblance, ces représentations signifient seulement qu'ils sont assis [3]. Dans la pratique, c'étaient les baux, le plus ordinairement, qui devaient leur servir de bancs [4]. Ceux-ci constituaient, en effet, des sièges tout indiqués [5]; les rameurs s'y asse-

(1) Cf. la note 4.

(2) Cf. la note 4 de la page 331. — C'est pour cette raison qu'on ne saurait, semble-t-il, confondre ces bancs avec les traverses sur lesquelles viennent parfois buter tant les rames de nage (cf. p. 340) que les rames de gouvernail (cf. plus bas **(98)**).

(3) La même observation s'applique aux rameurs figurés soit agenouillés (*Dahchour*, 1895, pl. XXI), soit debout (L., *D.*, II, 101 *b*, 103 *b*), au niveau du haut du bastingage; il faut évidemment les imaginer agenouillés ou debout sur le pont, ou debout dans le fond du bateau, c'est-à-dire à un niveau plus bas que celui auquel ils paraissent se trouver.

(4) Des représentations telles que celles de L., *D.*, II, 43 *a* et 45 *a* ne font que confirmer ce point de vue; dans ces exemples, les rameurs, si on les imagine assis, affleureraient le haut, non plus du bastingage, mais de la muraille, c'est-à-dire se trouveraient bien, en effet, au même niveau que les baux.

(5) L'étude des modèles trouvés dans la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam semble conduire, au premier abord, à une conclusion un peu différente. En effet, si, dans ces modèles, les baux — ou, plus exactement, les bancs — occupent la place qui paraît normalement leur convenir, ils affectent en même temps une forme convexe qui ne permet guère de penser qu'ils aient jamais pu être vraiment utilisés comme bancs (fig. 114). Mais il convient de remarquer que ces types de bancs cintrés — dont on ne peut, malheureusement, contrôler la réalité par les représentations des bas-reliefs — ne se rencontrent que dans des modèles de barques non pontées (cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4882 à 4884, et n° 4887); il est donc vraisemblable que, dans les barques de ce genre, ces bancs cintrés servaient aux rameurs — lesquels se tenaient sans doute debout dans le fond de la barque, cf. p. 331, note 2 — non pas à s'asseoir, mais à s'adosser.

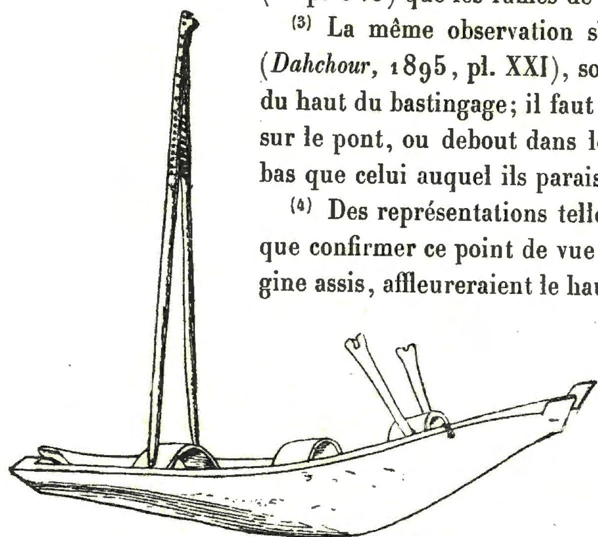


Fig. 114. — Modèle de barque à bancs cintrés, trouvé dans la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam à Meir (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIII, n° 4882).

yaient, un pied dans le fond de la barque, et prenaient, avec l'autre pied, un point d'appui contre le banc placé devant eux [1]. Cette pose — qui est d'ailleurs, aujourd'hui encore, celle des rameurs égyptiens [2] — s'explique d'elle-même pour les barques qui ne comportaient pas de pont; mais elle n'était pas plus difficile à prendre dans les barques pontées, le pont égyptien, comme nous l'avons vu [3], étant fait d'un cloisonnage dont on pouvait, précisément suivant les exigences de la nage, supprimer à volonté tels ou tels éléments. A la vérité, ces ponts mobiles apparaissent pour la première fois dans des modèles dont aucun n'est antérieur à la XIIe dynastie [4]; mais l'Ancien Empire les connaissait certainement déjà, car, d'une part, les très grandes barques à cabine des IVe-VIe dynasties ne peuvent pas ne pas avoir été pontées, et, d'autre part, les rameurs, puisqu'ils étaient assis sur les baux [5], c'est-à-dire au niveau du pont [6], n'auraient pas pu, si ce pont avait été fixe, arc-bouter leurs pieds dans des conditions suffisantes de stabilité.

Le bastingage. — Grâce au pont mobile, au contraire, cette stabilité se trouvait assurée de façon parfaite : elle était encore accrue, d'ailleurs, par la position même du rameur, lequel était, en général, placé en contre-bas pour ramer. Le plus souvent, en effet, sa rame s'appuyait contre la partie supérieure d'un bastingage, formant parapet au-dessus de la muraille sur une hauteur plus ou moins considérable; ce parapet, qui présentait, par surcroît, l'avantage de protéger l'équipage ou les marchandises contre l'irruption de paquets d'eau dans la barque — et qu'on observe aussi bien, pour cette raison, dans les barques à voile que dans les barques à rames, et dans les barques de transport que dans les barques de voyage — affecte une forme et des dimensions assez variables suivant les époques. On n'en relève pas d'exemples sûrs, semble-t-il, avant la

(1) Sur cette question des baux-bancs, cf. p. 307 et suiv.

(2) Cf. les notes 4 et 5 de la page 307.

(3) Cf. p. 308-309.

(4) Idem, *idem*. — Le seul modèle ponté qu'ait livré la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam (n° 4886 de Reisner) ne présente pas d'indication de plancher mobile.

(5) Cf. cependant la note 5 de la page 332.

(6) Dans les ponts mobiles, en effet, les baux ne supportent pas le pont à proprement parler, mais en encadrent seulement les différentes parties (cf. p. 309).

Ve dynastie, car la planche qui, dans un certain nombre de bas-reliefs antérieurs à cette date[1], exhausse d'une extrémité à l'autre le côté de l'embarcation (planche que l'artiste a figurée au moyen d'une ligne spéciale (fig. 115)[2], et

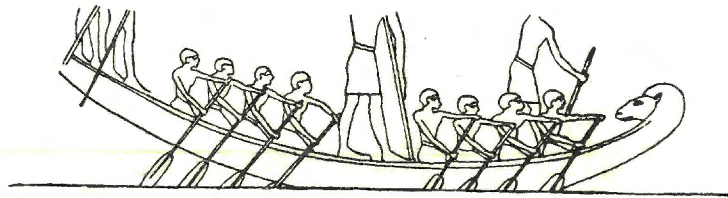


Fig. 115. — Le bastingage (?) bas de la IVe dynastie (L., *D.*, II, 24).

différenciée même, quelquefois, par la couleur, du reste de la coque[3]) peut tout aussi bien représenter le bordage supérieur — ou peut-être même un plat-bord[4] — qu'un bastingage proprement dit[5]. Ce bastingage en tout cas, si

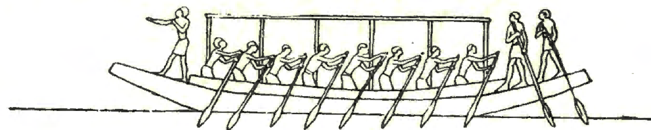


Fig. 116. — Les différents types de bastingages de la Ve dynastie : bastingage médian (ou fargue? — L., *D.*, II, 43 *a*).

c'en est un, était continu et bas; la Ve dynastie lui en substitue un autre, beaucoup plus haut[6], et qui, partant ordinairement d'un point du plat-bord correspondant à peu près à la naissance de l'étrave, se prolonge, soit jusqu'à la naissance de l'étambot seulement[7] (nous appellerons ce bastingage *bastin-*

(1) Et aussi dans quelques autres d'époque postérieure, *e. g.* L., *D.*, II, 64bis*a*, 103 *b* (registre du milieu) et 104 *b* (deuxième registre, barque de droite, et troisième registre).

(2) L., *D.*, II, 12 *a*, 24, 28, 32.

(3) L., *D.*, II, 22 *d* (la coque est peinte en jaune et la planche en noir).

(4) Sur le plat-bord, cf. Jal, *Glossaire nautique*, p. 1181.

(5) Le fait que cette planche s'observe surtout avant la Ve dynastie, c'est-à-dire (cf. p. 311) dans des barques avançant à la pagaie, paraît confirmer la première de ces hypothèses. La pagaie, qui ne touche pas le plat-bord (cf. p. 313, note 2), ne nécessite pas, en effet, l'existence d'un bastingage.

(6) L'époque de la Ve dynastie paraissant être celle où la rame s'est définitivement substituée en Égypte à la pagaie (cf. p. 314), c'est sans doute cette substitution qui aura entraîné l'autre.

(7) L., *D.*, II, 43 *a*, 96 (la petite barque à rames); 101 *b*; *Sheikh Saïd*, pl. V, barque de pêche (? — l'avant est détruit); Holwerda-Boeser, pl. XX (deuxième et troisième registres); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XIII, XXI (barque de gauche), LXXIV (registre inférieur) et LXXV (registre supérieur); mastaba du Louvre. — C'est sans doute à cause du rôle qu'il jouait en même temps

gage médian, parce qu'il est, en effet, sensiblement limité à la partie médiane de la barque) (fig. 116)[1], soit jusqu'à l'extrémité de l'étambot (*bastingage prolongé*) (fig. 117)[2], soit enfin au delà de celui-ci, tant dans le sens de la

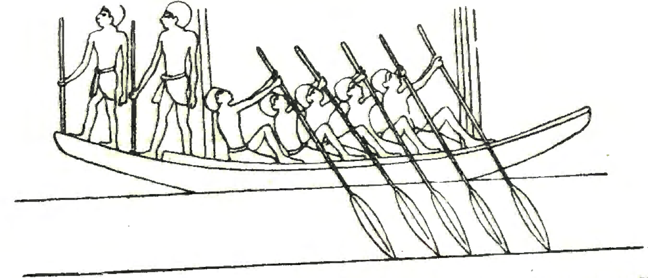


Fig. 117. — Les différents types de bastingages de la Ve dynastie : bastingage prolongé (L., *D.*, II, 103 *b*).

largeur que dans celui de la longueur (*bastingage débordant*) (fig. 118, *a*)[3]. Dans ce dernier cas, il est assez souvent fait de deux parties de hauteur inégale (fig. 118, *b*); l'une va du milieu de l'étrave à celui de l'étambot, c'est-à-dire n'est qu'une variété du bastingage médian : l'autre, qui constitue le bastingage spécial de la plage d'arrière[4], est plus basse, et peinte quelquefois d'une couleur différente de la première, qu'elle semble continuer immédiatement[5].

comme abri qu'on observe également ce type de bastingage dans un certain nombre de barques manœuvrées à la pagaie, où il paraît au premier abord assez anormal (*Sheikh Saïd*, pl. V, registre inférieur, barque du milieu; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre inférieur).

(1) On pourrait y voir aussi l'équivalent d'une fargue. Jal (*Glossaire nautique*, p. 684) définit en effet la fargue une «planche dont on se sert comme d'un parapet pour interdire l'accès de l'eau dans un petit navire». — Dans une barque du mastaba du Louvre, le bastingage médian est surélevé, sur toute sa longueur, par une planche peinte d'une couleur différente.

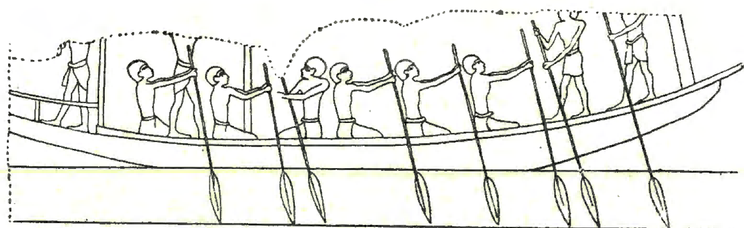
(2) L., *D.*, II, 101 *b* (barques de remorque, barque du milieu); 103 *b* (registre supérieur, barque de gauche); *Dahchour* (1895), pl. XXI (? — la représentation n'est pas très nette); Holwerda-Boeser, pl. XX, registre supérieur (? — l'arrière de la barque est à demi détruit); *Deshasheh*, pl. V, barque de pêche au filet (? — le bastingage, dans cet exemple, part presque de l'extrémité de l'avant).

(3) *Dahchour* (1895), pl. XIX, XXI (? — cf. la note 2) et XXII; L., *D.*, II, 103 *b* (registre supérieur, barque de droite, et registre inférieur), 104 *b* (registre supérieur, barque de droite, 2e registre, barque de gauche, et registre inférieur : dans toutes ces barques, la partie du bastingage qui déborde l'étambot se recourbe d'abord pour se redresser ensuite verticalement); Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI (la représentation, il est vrai, est des plus fantaisistes; les rameurs y sont figurés extérieurement au bastingage).

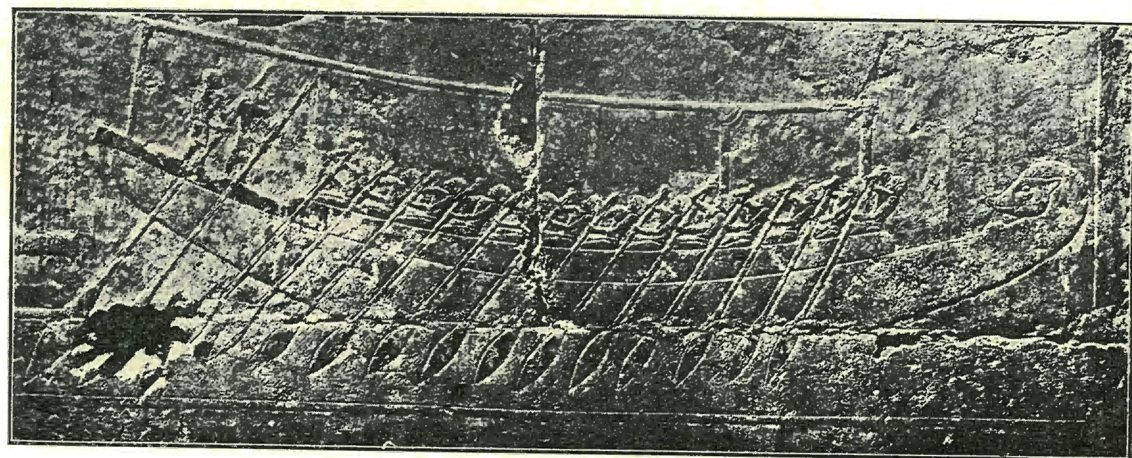
(4) Aussi le rencontre-t-on surtout dans les très grandes barques, où le nombre considérable des barreurs imposait à cette plage des dimensions particulièrement importantes.

(5) L., *D.*, II, 45 *a* et *b* (barques à voile), et L., *D.*, II, 96 (*ibid.* — Dans ces exemples, les deux

Les modèles du tombeau de Ppy-n-ʿnḫ-kam, qui nous ont fourni des exemples très précieux de bastingage débordant (fig. 119), permettent de constater[1] que si ce bastingage était, à l'arrière, établi extérieurement à la muraille, c'est-à-dire de la même façon que l'apostis des galères du moyen âge, il ne l'était pas assez, cependant, pour nécessiter l'emploi, sous le plancher en porte à faux



a



b

Fig. 118. — Les différents types de bastingages de la Vᵉ dynastie : bastingage débordant.

a) Continu (L., *D.*, II, 103 *b*);

b) Fait de deux parties de hauteur inégale (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI).

parties du bastingage sont différenciées par la couleur : la partie médiane est peinte en jaune et la partie arrière en brun : en outre, celle-ci, dans l'une des barques, recouvre le dessus et l'extrémité de celle-là, qui paraît y être comme encastrée, à la façon d'un bordage mobile, en sorte que c'est le bastingage médian qui est ici plus bas que le bastingage arrière); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI (barque de droite), XXII (registre inférieur), LXXIV et LXXVI; mastaba du Louvre. — Le bastingage d'une des barques de *Dahchour* (1895), pl. XIX, est de deux couleurs : mais la hauteur en est uniforme d'une des extrémités à l'autre, et l'on ne saurait assurer qu'il soit fait de deux parties différentes.

(1) Reisner, *Models of Ships and Boats*, n° 4887.

qui le réunissait à la muraille, de pièces de bois jouant le rôle de baccalats[1]. Par ailleurs, la partie de ce même bastingage élevée sur les côtés ne déborde que très légèrement ceux-ci (fig. 120)[2]; il est donc à présumer qu'il devait en être de même pour le bastingage médian, dont les modèles de l'Ancien Empire ne nous ont malheureusement rendu aucun spécimen.

Mode d'attache des rames au bastingage. — Bastingage prolongé et bastingage débordant étaient destinés à faciliter les évolutions des barreurs[3]; au contraire, le bastingage médian[4] était avant tout le bastingage des rames de nage. La façon dont celles-ci y étaient fixées n'est qu'assez rarement visible dans les représentations. Elle n'apparaît pas encore dans celles qu'on peut dater du début de la Vᵉ dynastie[5], c'est-à-dire de l'époque où l'usage de la rame semble avoir été définitivement vulgarisé en Égypte[6]; on est cependant d'autant plus fondé à affirmer que les Égyptiens, dès ce moment, en avaient imaginé une, qu'on voit dans un certain nombre de ces représentations — le plus souvent, des représentations de barques à voile — des rames au repos pendre le long de la muraille[7], d'où il résulte qu'un

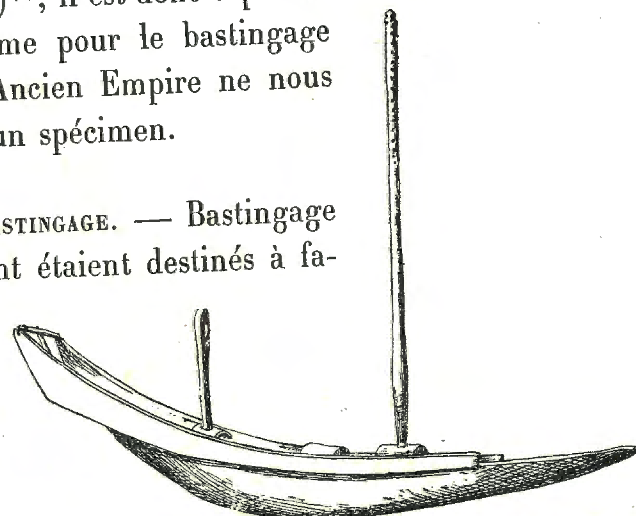


Fig. 119. — Bastingage débordant d'un des modèles de barques de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam à Meir (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIV, n° 4887).

(1) L'apostis était une « longue et forte pièce de bois de sapin, établie extérieurement sur le côté de la galère, dans toute la longueur mesurée par l'emplacement des bancs des rameurs ». — Elle était portée sur les extrémités d'autres pièces de bois appelées baccalats (Jal, *Glossaire nautique*, p. 150 et 213).

(2) Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 200 (= modèle n° 4886).

(3) Cf. plus bas **(99)**.

(4) Dans une barque du mastaba de Leyde (Holwerda-Boeser, pl. IX), ce bastingage est surmonté d'une balustrade à claire-voie, laquelle ne paraît jouer qu'un rôle décoratif : en outre, par suite d'une incorrection de dessin dont nous avons déjà relevé d'autres exemples (cf. p. 335, note 3), les rameurs sont figurés à l'extérieur de la claire-voie.

(5) L., *D.*, II, 43 *a*, 45 *a*, 64bis *b*; *Dahchour* (1895), pl. XX et XXI. — Représentations d'époque postérieure, dans lesquelles le mode d'attache des rames n'est pas apparent non plus : L., *D.*, II, 101 *b*, 103 *b*, 104 *b*; *Sheikh Saïd*, pl. V; *Deshasheh*, pl. V.

(6) Cf. p. 314. — La pagaie, dont l'emploi avait précédé celui de la rame, ne comportait pas de mode d'attache, parce qu'on la manœuvrait sans l'appuyer contre la barque (cf. p. 313).

(7) L., *D.*, II, 64bis *a*; *Dahchour* (1895), pl. XIX (première barque). — La même remarque s'applique à l'une des barques à voile figurées L., *D.*, II, 96.

dispositif approprié devait permettre de les y attacher, non seulement pendant la période de repos, mais aussi pendant l'action. Toutefois, c'est seulement dans les bas-reliefs particulièrement détaillés des très grands mastabas de la Ve dynastie qu'il est possible d'obtenir pour la première fois confirmation du fait; ceux-ci nous apprennent que les barques égyptiennes ne comportaient ni sabords de nage[1] ni dames[2].

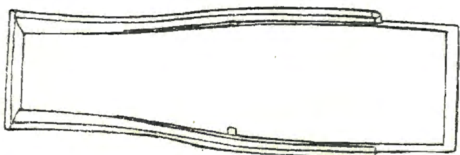


Fig. 120. — Bastingage débordant d'un des modèles de barques de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam à Meir, vu en plan (Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 200 = modèle n° 4886).

Les estropes. — Les rames étaient attachées à des estropes (fig. 121)[3] : mais ces estropes, au lieu d'être fixées à des tolets, comme c'est le cas le plus ordinaire

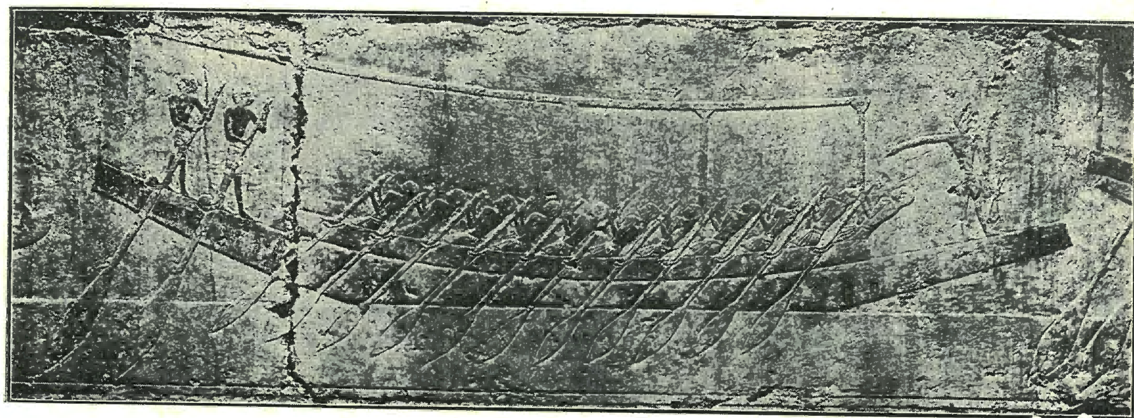


Fig. 121. — Mode d'attache des rames sur le bastingage : les « estropes » (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV).

dans les barques modernes[4], passaient dans un couloir oblique, ménagé à l'intérieur du bastingage même[5], et qui, partant de la face externe de celui-ci — un peu en dessous de la partie supérieure — venait déboucher au milieu du

(1) On appelle sabord de nage « un trou pratiqué dans la muraille d'un navire pour le passage d'un aviron » (Jal, *Glossaire nautique*, p. 1303).

(2) Les dames sont des chevilles de fer ou de bois, plantées verticalement sur le plat-bord, et qui, lorsqu'elles sont disposées deux par deux à une distance permettant à l'aviron de tourner librement entre elles, font l'office d'un sabord de nage (Idem, p. 564).

(3) Cf. la note suivante.

(4) Le tolet est une dame unique, à laquelle la rame est attachée au moyen d'un anneau appelé estrope (Jal, *op. cit.*, p. 564, 668 et 1460).

(5) Ou du bordage supérieur, dans les barques qui ne possédaient pas de bastingage proprement dit; dans celles dont le bastingage était surmonté d'une fargue (cf. p. 335, note 1) il était percé dans le bastingage.

plat-bord[1]. Ce couloir est reproduit dans un très grand nombre de modèles, d'époque postérieure, il est vrai (fig. 122)[2], mais dont la comparaison — bien qu'ils soient la copie de barques d'un type un peu différent[3] — avec les représentations du tombeau de Tî[4] ou avec celles du mastaba du Louvre[5] prouve bien que ce mode d'attache était déjà celui de la Ve dynastie : il faut donc le suppléer dans les barques de cette époque où l'artiste a omis de le montrer[6], et aussi dans celles où l'entrée du couloir n'étant pas figurée, comme elle devrait l'être, à un niveau inférieur à celui du plat-bord, les deux extrémités visibles de l'estrope paraissent affleurer l'une et l'autre le haut du bastingage[7].

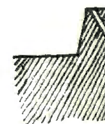


Fig. 122. — Couloir de passage de l'estrope dans le bastingage, d'après un modèle de barque provenant de Meir (Moyen Empire) (Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 10).

Le plus souvent, l'estrope devait être constituée par un anneau de corde; on peut penser que, parfois aussi, elle était faite d'un lien de jonc ou d'une lanière de cuir[8] : mais il est peu probable qu'elle fût jamais en métal, car un anneau de bronze ou de cuivre, à cause de sa rigidité, aurait imposé au couloir ménagé dans le bastingage une forme semi-circulaire, et aurait nécessité, par surcroît, un système de fermeture mobile assez compliqué.

Les sauvegardes. — Dans un certain nombre d'exemples, l'estrope est complétée par une sauvegarde (fig. 123), c'est-à-dire par une corde de sûreté courant le long du manche de la rame, auquel elle est fixée en deux points, correspondant, l'un à la naissance de la pale, l'autre à l'endroit où ce manche est déjà

(1) Les bas-reliefs ne permettent de voir, bien entendu, que l'entrée du couloir sur le côté du bastingage, ou, plus exactement, l'endroit du bastingage par où l'estrope pénètre dans ce couloir (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV et LXXV, registre supérieur; mastaba du Louvre, etc.).

(2) Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. xiv et nos 4798 (fig. 10), 4799, 4800, 4872, 4909, 4913, etc.

(3) Ce type est celui du Moyen Empire.

(4) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (registre inférieur) et LXXV (registre supérieur) (cf. fig. 121).

(5) Registre des barques à rames (en particulier, la barque de gauche).

(6) L., *D.*, II, 45 *b*; Holwerda-Boeser, pl. XX (premier registre); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI (un certain nombre de rames sont ici munies d'estropes, tandis que les autres n'en ont pas), XXII (même remarque) et LXXVI.

(7) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (registre supérieur); Holwerda-Boeser, pl. XX (deuxième registre).

(8) Jal, *Glossaire nautique*, p. 668.

ceinturé par l'estrope[1]. Pendant la nage, la sauvegarde était certainement attachée à l'estrope, et c'est ce qui explique qu'elle soit figurée raide lorsque la rame est en action[2]; au contraire, durant les périodes de repos, où elle est figurée lâche[3], elle devait en être indépendante, puisque, de par sa nature même, elle était destinée, pendant ces moments-là, à permettre de suspendre la



Fig. 123. — Rames munies de sauvegardes (Holwerda-Boeser, *Beschreibung...*, pl. XX).

rame au bordage, précisément sans le secours d'un autre lien[4]. A cet effet, on passe, dans les barques d'aujourd'hui, la sauvegarde dans le tolet : les Égyptiens, à ce qu'il semble, remplaçaient ce dernier par une cheville enfoncée horizontalement dans le côté du bastingage, et qui faisait, à l'extérieur de celui-ci, une saillie plus ou moins prononcée. Des traverses de ce genre sont en effet visibles dans une des barques du mastaba du Louvre (pl. II)[5], où elles sont disposées en arrière de chaque rame, exactement entre le bastingage et la fargue dont ce bastingage est surmonté; en sorte qu'il faut sans doute les restituer dans les autres barques de cette époque, au moins dans toutes celles dont les rames sont munies de sauvegardes[6]. Elles n'y servaient pas seulement à accrocher

[1] Holwerda-Boeser, pl. XX (deuxième registre); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI-XXII; mastaba du Louvre.

[2] Holwerda-Boeser, pl. XX (deuxième registre); mastaba du Louvre.

[3] Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI-XXII.

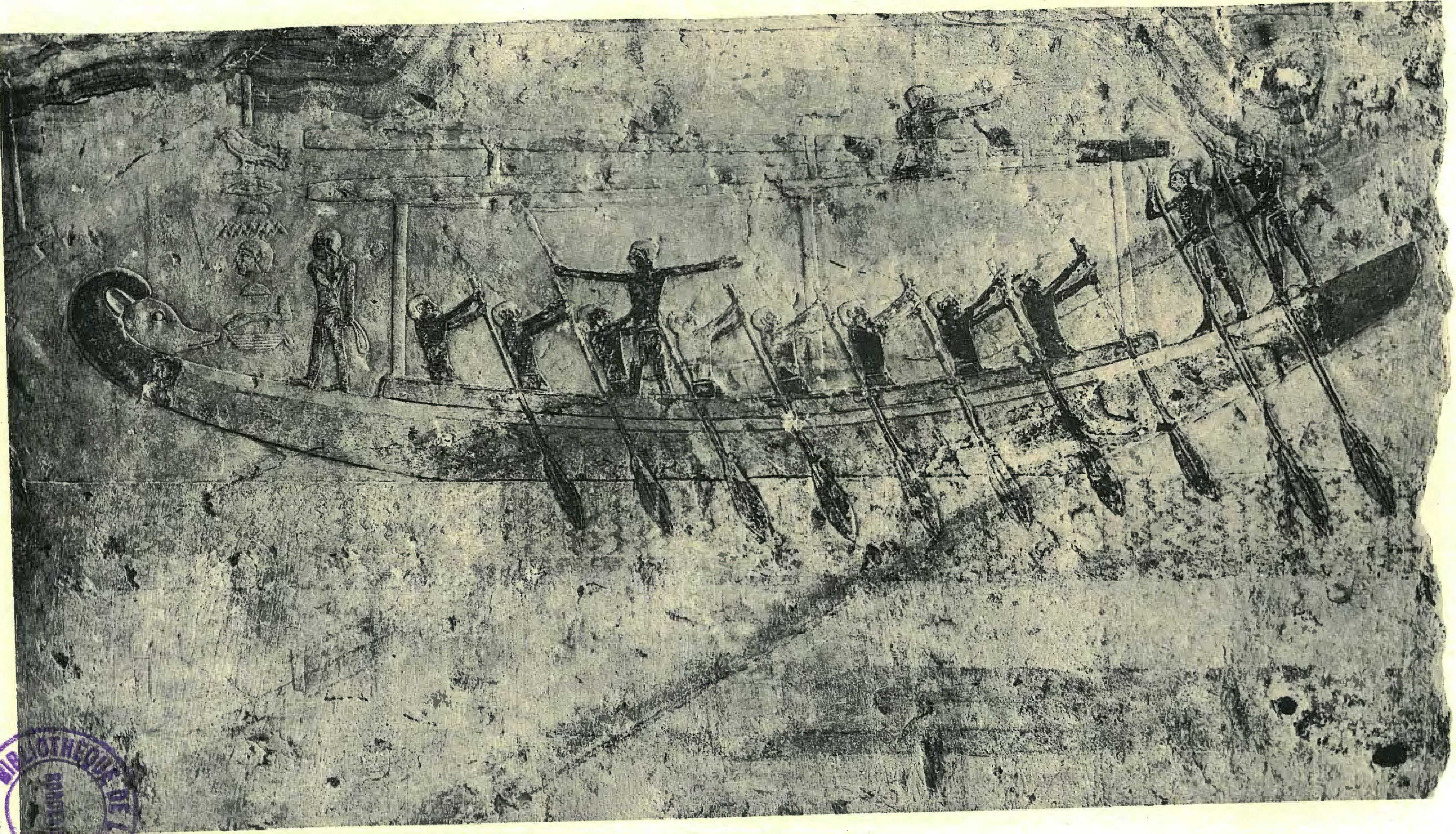
[4] Certains modes exceptionnels de suspension des rames au repos, tels que celui qu'on observe L., *D.*, II, 62 — et qu'on a voulu quelquefois interpréter comme un mode de nage particulier — ne doivent être considérés, nous l'avons vu, que comme des fantaisies de l'artiste (cf. p. 171, note 3, et 324, note 1).

[5] Registre des barques à rames, barque de droite.

[6] Holwerda-Boeser, pl. XX (deuxième registre); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI-XXII. — A plus forte raison faut-il restituer ces traverses dans la barque à voile de L., *D.*, II, 45 *b*, dont les rames au repos ont été, à ce qu'il semble, débarrassées de leurs estropes, et qui se trouvent, dès lors, comme suspendues dans le vide (cette restitution faite, la représentation n'en demeure pas moins très incorrecte, d'ailleurs, car l'extrémité supérieure de la plupart des sauvegardes n'atteint pas l'endroit où il faut supposer que celles-ci sont accrochées).

Planche II

Planche II



Barque à rames de la chapelle funéraire d'Akhout-hotep - V^e dynastie
(Musée du Louvre)

IMP. CATALA FRÈRES, PARIS.

celles-ci durant les intervalles de la nage, elles empêchaient encore, pendant l'action, la rame de glisser horizontalement le long du plat-bord, comme l'estrope et la sauvegarde l'empêchaient déjà de glisser verticalement le long du côté du bastingage, c'est-à-dire qu'elles la maintenaient constamment à la hauteur voulue[1]. Il fallait en effet que cette hauteur fût immuable, afin que le rapport — établi dans chaque barque une fois pour toutes — entre la partie de la rame qui se trouvait en dessus et celle qui se trouvait en dessous de plat-bord demeurât toujours le même. Jal pose en principe que ce rapport doit être normalement de un à deux, en d'autres termes, que la partie qui émerge de la muraille doit représenter à peu près le tiers de la longueur totale de la rame, pale comprise[2]. Cette proportion ne se vérifie qu'assez rarement dans les barques égyptiennes de cette époque[3]; les rames, d'ordinaire, y sont divisées, par le bastingage, en deux moitiés plus ou moins exactement égales[4]. Mais peut-être n'y a-t-il là, une fois de plus, qu'un souci de symétrie, et ne doit-on, sur ce point comme sur tant d'autres, accorder qu'une créance limitée au témoignage des monuments.

Les différents types de pales. — Pour des raisons analogues, la forme même de la rame, et particulièrement celle de la pale[5] ne sauraient être déterminées avec une entière certitude[6]. Les modèles, pour l'époque qui nous occupe, font à

(1) Cette fixité était peut-être plus importante encore à réaliser avec les rames-gouvernails qu'avec les rames de nage : aussi les traverses d'arrêt sont-elles bien plus fréquemment figurées, dans les représentations, pour celles-là que pour celles-ci (cf. plus bas (**100**)).

(2) *Glossaire nautique*, p. 208.

(3) Cf. cependant les cinq barques de voyage du tombeau de Tî (pl. LXXIV-LXXVI de la publication de Steindorff).

(4) L., *D.*, II, 43 *a*, 45 *a*, 62; *Dahchour* (1895), pl. XIX (première barque) et XXI (première et troisième barques); Holwerda-Boeser, pl. IX (barque de remorque) et XX; *Deshasheh*, pl. 5; *Sheikh Saïd*, pl. V; mastaba du Louvre, etc. — Dans certains exemples, le rapport est de deux à un, c'est-à-dire l'inverse du rapport normal *Dahchour* (1895), pl. XX; L., *D.*, II, 64bis et 104 *b*; il est à noter que la plupart de ces barques sont des barques de transport.

(5) D'après Assmann (*Sahure*ᶜ, II, p. 142) la proportion entre la longueur de la pale et la longueur totale de la rame est assez variable. Elle représenterait 34 o/o dans les barques du tombeau de Pehenuka, 31-41 o/o dans celles du tombeau de Tî, et tomberait à 28 o/o dans les barques de Sahureᶜ. — Il n'y a pas lieu, croyons-nous, de discuter ces chiffres, mais seulement de faire observer que la valeur en est toute relative, puisqu'elle dépend de l'exactitude dont témoignent, sur ce point, les monuments eux-mêmes.

(6) On peut tout au plus, comme l'a fait Assmann (*loc. laud.*), noter que les rames des bateaux de mer comportaient un manche plus long que celui des rames des barques de rivière, et expliquer cette différence par la différence de hauteur que présentaient les murailles dans ces deux catégories de barques.

peu près complètement défaut[1]; et, d'autre part, les représentations sont trop stylisées, le plus souvent, pour qu'il soit possible d'en tirer des conclusions sûres. D'une façon générale, cependant, on peut distinguer deux types de pales, qui paraissent au premier abord, particuliers, l'un à la pagaie, l'autre à la rame : Assmann[2], à cause de leur forme, les compare, celui-là à un chasse-mouches[3], et celui-ci à une feuille de myrte. Mais le myrte, bien que cité par Théophraste et Pline parmi les plantes cultivées en Égypte[4], n'a jamais dû y être très commun[5] : et il serait peu vraisemblable que la feuille en eût été ainsi reproduite intentionnellement, à l'origine tout au moins, par un objet d'un usage aussi courant que la rame. En réalité, le type de la rame représente bien plutôt, croyons-nous, une déformation du type de la pagaie : et celle-ci n'est elle-même que la copie plus ou moins fidèle d'un original dont il faut sans doute chercher dans la flore aquatique le modèle primitif. L'idée de voir dans la pagaie une sorte de grande plante d'eau, dont la tige était constituée par le manche et la feuille par la pale, a dû venir très vite, en effet, à l'esprit d'un peuple accoutumé de bonne heure à se servir sans cesse de cette pagaie pour naviguer sur les marais, au milieu des inextricables fourrés qu'y formaient les plantes d'eau véritables. Elle est venue très vite, en tout cas, à l'esprit de ses artistes (dont il n'y a pas de raison de supposer que les représentations ne correspondent pas, sur ce point, à la réalité) : et c'est pourquoi l'on constate, d'ordinaire, que la pale des pagaies égyptiennes rappelle visiblement, par sa forme, la feuille des deux principales variétés de nymphéacées d'Égypte, dont il semble même qu'elle reproduise les caractéristiques principales. Elle est arrondie à la base, comme la feuille du lotus blanc[6]; ou bien on dirait qu'elle est

(1) Il n'a pas été retrouvé de rames dans les barques du tombeau de Ppy-n-ʿnḫ-kam (Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. viii).

(2) *Sahureʿ*, II, p. 142.

(3) Cf. la note 6.

(4) Cf. Loret, *La Flore pharaonique* (2ᵉ édit.), nº 132.

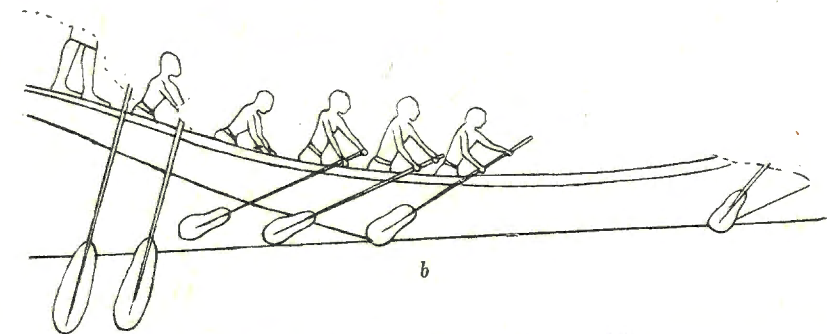
(5) On ne le trouve guère que dans des tombes de basse époque, et aussi — peut-être — figuré dans les représentations de scènes de danses (Loret, *idem*).

(6) *Nymphaea lotus* (sur cette nymphéacée, cf. Loret, *op. cit.*, nº 193). — Il est d'autant plus facile de comparer cette feuille avec la pale des pagaies que le lotus blanc est représenté sur les monuments, dès les premières dynasties, dans les scènes de joute sur l'eau (Loret, *idem*). — Étant données, d'ailleurs, ses dimensions et sa forme, la feuille du lotus blanc a dû être le premier éventail dont les Égyptiens se sont servis pour se protéger contre les moustiques des marais; en tout cas, le chasse-mouches égyptien, par la suite, a toujours gardé plus ou moins dans sa forme le souvenir de cette origine : et c'est ce qui explique qu'Assmann (cf. la note 3) ait pu rapprocher cette forme de celle des pales des pagaies.

peltée[1], comme celle du lotus rose[2], par suite de la prolongation jusqu'en son milieu — ou même, le plus souvent, jusqu'en son extrémité — du manche faisant office de pétiole[3]. L'un et l'autre de ces deux types (fig. 124) s'observent régulièrement dans les barques de la IVᵉ dynastie. Tous deux ont l'extrémité inférieure franchement arrondie, mais le type pelté, en général plus allongé que l'autre, présente en outre, sur chacun de ses côtés, une dépression médiane plus ou moins accentuée[4]. C'est lui qui, par ses déformations successives, paraît avoir donné naissance au type de la rame, tel qu'on le relève à



a



b

Fig. 124. — Les deux principaux types de pagaies :
a) Pagaie à pale non peltée (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV, registre inférieur);
b) Pagaie à pale peltée (L., *D.*, II, 32).

(1) Une feuille est dite peltée lorsque le pétiole en est inséré au milieu du limbe.

(2) Sur le lotus rose (*nelumbium speciosum*), plante sacrée, et qui n'est jamais, pour cette raison, représentée sur les monuments autrement que sous une forme conventionnelle, cf. Loret, *op. cit.*, nº 192.

(3) Ce manche ainsi prolongé sur la pale pourrait être considéré aussi comme fendant celle-ci, à la façon dont est fendue dans la réalité la feuille du lotus blanc. De toutes façons, l'imitation d'une plante appartenant à la famille des nymphéacées est manifeste, et paraît intentionnelle.

(4) Type non pelté : L., *D.*, II, 22 *d*. — Type pelté : L., *D.*, II, 24 et 32.

partir de la Ve dynastie. L'extrémité s'affine d'abord peu à peu, jusqu'à devenir nettement pointue[1]. Puis, la pale elle-même s'étire de plus en plus en hauteur[2], en même temps que le manche cesse bientôt de se prolonger sur tout ou partie de sa surface[3]. Enfin, comme on aurait risqué, par cette double modification, de réduire dans une proportion trop considérable la superficie utile de la pale, et aussi de compromettre la solidité de cette dernière, on maintient,

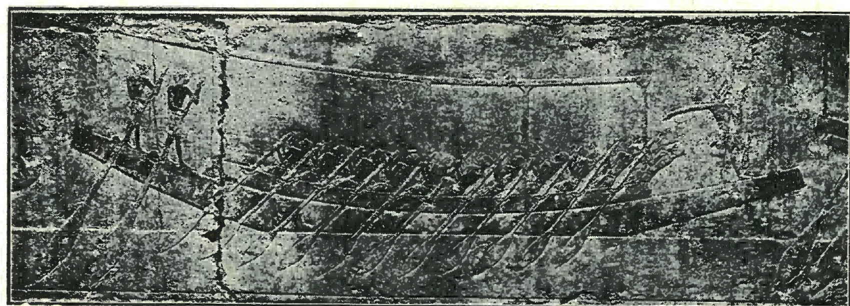


Fig. 125. — Avirons de nage à pale losangée (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV).

au moins dans leur partie médiane, la largeur primitive des côtés[4]. Il en résulte un type d'aviron dont la pale affecte la forme générale d'un losange (fig. 125)[5], et présente une extrémité qu'Assmann, nous l'avons vu, qualifie de myrtiforme, mais qu'on pourrait tout aussi justement appeler lancéolée[6]. Dorénavant, et tandis que la pagaie, dans les cas exceptionnels où elle est encore employée, continue à reproduire, sous une forme plus ou moins stylisée, l'image de la feuille de lotus[7], c'est ce type losangé qui va devenir, de façon à peu près immuable, le type de la rame égyptienne.

Le manche de cette rame était certainement rond : mais, en l'absence de tout modèle[8], on ne saurait préciser la façon dont il s'attachait à la pale. Il est tout à fait vraisemblable, cependant, que la technique des rames de l'Ancien

(1) Voir les exemples des notes 2 à 4.
(2) L., *D.*, II, 45 *a*, 62, 64bis, 101 *b*, 103 *b*, 104 *b*; Holwerda-Boeser, pl. IX et XX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI-XXII, etc.
(3) *Sheikh Saïd*, pl. V (? barque de pêche); *Deshasheh*, pl. V (? — cf. aussi les exemples de la note 4).
(4) *Dahchour* (1895), pl. XIX-XXI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXVI; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI.
(5) Cf. les exemples de la note précédente.
(6) *Idem.*
(7) *Sheikh Saïd*, pl. V (barque de voyage); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV.
(8) Cf. p. 342, note 1.

Empire était la même, à ce point de vue, que celle des rames des époques postérieures, c'est-à-dire que, comme le montrent les modèles de la XIIe dynastie, par exemple, le manche, ou les différentes parties du manche, lorsque celui-ci comportait plusieurs éléments, étaient respectivement réunis à la pale ou entre elles par le moyen de ligatures, faites soit de cordes, soit de métal. En ce qui concerne la matière dont étaient faites les rames des bateaux égyptiens, on ne peut que conjecturer que ce devait être l'acacia, ou, à son défaut, le hêtre, bois qui devint assez vite, au dire de Jal, le plus habituellement employé, chez tous les peuples navigateurs, pour la fabrication des rames[1]. Le chêne, à propos duquel le même auteur observe qu'il est trop lourd pour cet usage[2], n'était sans doute utilisé que dans certains cas exceptionnels, par exemple, pour la construction de rames de petites dimensions.

γ. — La voile et le gréement. — Généralités.

Les barques à rames, que nous venons d'étudier, ne comportaient jamais, à ce qu'il semble, d'autre mode de propulsion, et ne pouvaient pas, en conséquence, se transformer, le cas échéant, en barques à voile[3]; au contraire, les barques à voile, qu'il nous faut aborder maintenant, présentent toutes ce caractère commun d'être des barques mixtes, c'est-à-dire susceptibles de se transformer éventuellement en barques à rames. Comme elles devaient être, en principe, de proportions plus considérables que celles-ci, et, par suite, plus lourdes à mouvoir, elles utilisaient leur voile toutes les fois que la chose était possible : mais lorsque le vent n'était pas favorable, ou encore lorsqu'elles descendaient le fleuve, elles amenaient mât et voile, et avançaient à l'aviron[4]. Ainsi s'explique qu'on y relève ordinairement la présence de si nombreuses rames. On pourrait même se demander si ces rames ne servaient pas à appuyer le travail de la voile, lorsque cette dernière était en action; malheureusement, les légendes qui accompagnent ces scènes de navigation à voile sont trop obscures pour permettre de se faire une opinion sur ce détail de manœuvre[5], et l'on doit se borner à constater que, dans les barques dont la voile est déployée, les rameurs

(1) Jal, *Archéologie navale*, *Mémoire n° 1*, p. 87.
(2) Idem, *ibid.*
(3) Cf. p. 263, note 5.
(4) Elles pouvaient aussi, dans l'un et l'autre cas, être halées du rivage au moyen de cordes. — Sur ces différentes manœuvres, cf. plus bas (**101**).
(5) Sur ces légendes, cf. plus bas (**102**).

sont toujours figurés au repos, et groupés à part, habituellement face à l'avant[1], dans une partie de l'embarcation où ils ne peuvent gêner les évolutions des matelots chargés du service de la voile[2]. Le plus souvent, leurs rames, retenues ou non au bordage par la sauvegarde, sont représentées devant eux[3]; la fantaisie des artistes égyptiens s'est plus que jamais, à ce sujet, donné libre carrière, et le désaccord, déjà relevé par ailleurs[4], entre le nombre des rameurs et celui des rames, est ici, en général, particulièrement sensible[5]. Quelquefois aussi, les rameurs sont seuls visibles, ce qui implique sans doute qu'ils ont déposé leurs avirons auprès d'eux, à même le pont[6] : plus rarement, enfin, ce sont les rames qui sont figurées sans les rameurs[7]. Ainsi, à ne s'en tenir qu'aux données fournies par les représentations, il ne semble pas que la rame jouât, en aucun cas, un rôle quelconque à côté de la voile[8].

En revanche, cette dernière une fois amenée, les barques à voile redevenaient de pures barques à rames, que nous avons pu très légitimement considérer et étudier comme telles[9]. Elles ne se distinguent en effet des barques à rames proprement dites que par l'adjonction d'un mât, représenté ici couché horizontalement soit sur le toit de la cabine, soit sur des poteaux fourchus dressés à cet effet sur le pont[10]; la question du mât est donc celle qui se pose d'abord à

(1) L., *D.*, 22 *d*, 28, 45 *b*, 96; *Dahchour* (1895), pl. XIX; *Deshasheh*, pl. VI, etc. Au tombeau de Tî, les rameurs au repos sont au contraire tournés face à l'arrière (cf. Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI).

(2) Cette partie, le plus souvent, est celle qui est située entre le milieu et l'arrière (cf. p. 318, notes 2 et 3); au tombeau de Tî, cependant (cf. la note précédente), les rameurs sont massés au pied du mât, entre le milieu et l'avant de la barque.

(3) L., *D.*, II, 45 *b*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI. — Sur la sauvegarde, cf. plus haut, p. 339 et suiv.

(4) Cf. p. 316, note 5.

(5) L., *D.*, II, 96 (six rameurs pour neuf rames); *Dahchour* (1895), pl. XIX (sept rameurs pour douze rames); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI (sept, neuf, sept, huit et six rameurs, pour onze, quinze, quinze, quatorze et treize rames).

(6) L., *D.*, II, 22 *d* et 28; *Deshasheh*, pl. VI.

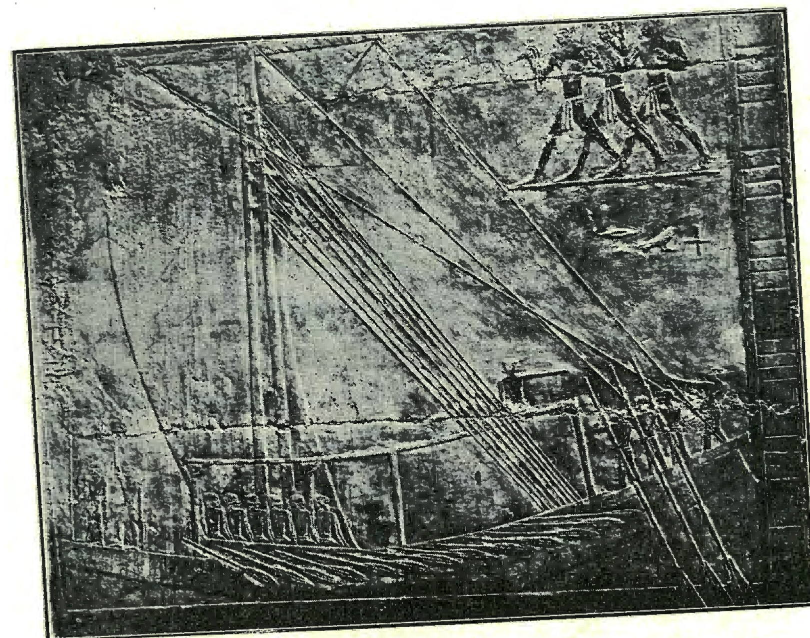
(7) L., *D.*, II, 64bis*a*.

(8) Graser, il est vrai (Dümichen, *Resultate...*, p. 5) suppose que les rameurs de la barque à voile figurée L., *D.*, II, 22 *d* sont en train de saisir leurs rames pour appuyer la manœuvre de la voile; mais l'hypothèse est purement gratuite, et l'on pourrait tout aussi bien soutenir, d'ailleurs, que ces rameurs viennent au contraire de déposer leurs rames, parce que la voile rendait inutile l'emploi de celles-ci.

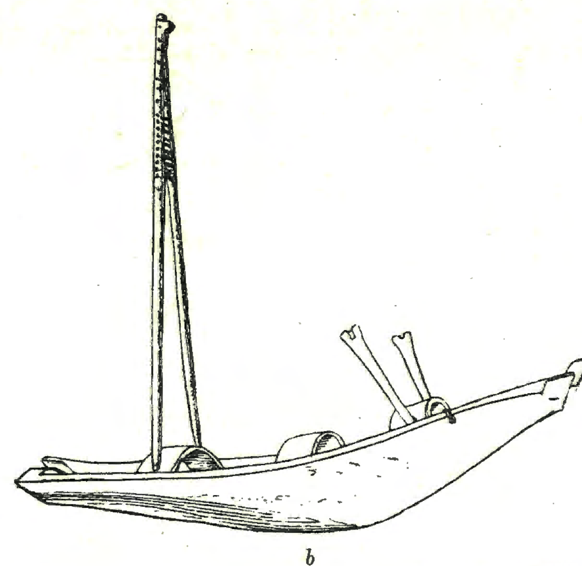
(9) L., *D.*, II, 45 *a* et 103 *b*; mastaba du Louvre; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII. — Toutes ces barques ont été étudiées à l'occasion des représentations de nage, p. 319 et suiv.).

(10) Cf. p. 362, notes 4 et 5.

quiconque essaie de se figurer ces premières barques à voile des anciens Égyptiens.



a



b

Fig. 126. — Le mât-chèvre à deux fûts de l'Ancien Empire :

a) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXXI;

b) Modèle trouvé dans la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam à Meir (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIII, n° 4882).

Le mât-chèvre. — Le mât de l'Ancien Empire est une chèvre triangulaire, formée de deux fûts dressés obliquement et réunis par leur sommet[1]. Comme

(1) C'est Graser (*Resultate...*, p. 5) qui a montré le premier que ce type de mât était caractéristique de l'Ancien Empire; cf. aussi à ce sujet Erman, *Ægypten*, p. 638. — Sur les mâts à trois fûts, cf. plus bas (**103**).

c'est vers la fin de la VIe dynastie que ce mât a cédé la place à un mât à fût unique, analogue à celui qui a toujours été en usage, depuis cette époque, chez la plupart des peuples[(1)], les modèles en sont extrêmement rares. Un provient de la Haute-Égypte[(2)], et deux autres de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam à Meir (fig. 126, *b*)[(3)] : ils sont d'autant plus précieux qu'ils prouvent — contrairement à l'opinion de Graser[(4)], déjà combattue, d'ailleurs, par C. Torr[(5)] — que les deux fûts du mât-chèvre étaient fixés l'un à côté de l'autre, c'est-à-dire transversalement à l'axe de l'embarcation. Si, dans les représentations, ils paraissent régulièrement, au contraire, fixés l'un devant l'autre, c'est-à-dire dans le sens de cet axe (fig. 126, *a*)[(6)], il n'y a là, comme l'a très bien vu Belger[(7)], qu'une application du procédé égyptien qui consiste à montrer de face des objets qui devraient être présentés en perspective latérale. Au reste, dans certaines barques de rivière, employées aujourd'hui encore en Birmanie (fig. 127)[(8)] ou au Pérou[(9)], et dans lesquelles s'est conservé l'usage du mât double, celui-ci est planté, non pas dans le sens longitudinal, mais dans le sens transversal.

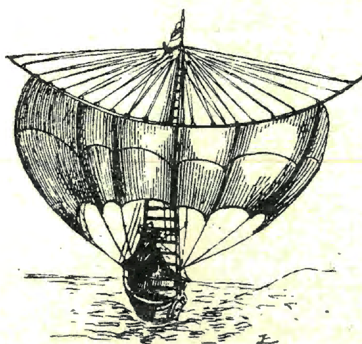


Fig. 127. — Barque à mât-chèvre, employée aujourd'hui sur l'Iraouaddi (Assmann, *ap.* Borchardt, *Sahureʿ*, II, fig. 17).

(1) C'est sur les bas-reliefs de la tombe de ❘⌋❘ à Deir el-Gebrâwi (*Deir el Gebrawi*, I, pl. X) et sur le panneau de bois peint trouvé dans la tombe de Merj à Deshasheh (*Deshasheh*, pl. XXVII), qu'on relève les premiers exemples de mâts simples.

(2) Reisner, *Models of Ships and Boats*, n° 4808 (cf. aussi Belger, *A. Z.*, XXXIII, p. 30-31).

(3) Reisner, *op. cit.*, nos 4882 (reproduit pl. XIII) et 4883 (le mât seul reproduit pl. XXVII); en outre, un mât double, provenant d'une barque de même type, est décrit par l'auteur sous le n° 4885. — Comme la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam appartient précisément à l'époque que l'on pourrait, au point de vue de la forme du mât, appeler l'époque de transition, il n'est pas surprenant qu'elle ait également fourni deux modèles de barques à mâts simples (nos 4887 et 4888). Il se trouve que ces deux dernières barques sont à fond arrondi, tandis que les autres sont à fond plat, et Reisner (*op. cit.*, p. vii) paraît penser que c'est là une règle : on ne saurait vérifier celle-ci, en tout cas, sur les représentations.

(4) *Resultate...*, p. 5.

(5) *Ap.* Belger, *A. Z.*, XXXIII, p. 31.

(6) L., *D.*, II, 22 *d*, 28, 45 *b*, 64bis*a*, 96; *Dahchour* (1895), pl. XIX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI, etc.

(7) *A. Z.*, XXXIII, p. 31.

(8) Sur l'Iraouaddi (cf. Assmann, *Sahureʿ*, II, p. 147 et fig. 17).

(9) Jangadas de Guayaquil (Paris, *Essai sur la construction navale des Peuples Extra-Européens*, p. 149 et pl. 128, fig. 16). — C'est encore à Assmann (*loc. laud.*) qu'est dû ce rapprochement.

La place occupée par le mât-chèvre et les dimensions qu'il présente ne sont pas moins caractéristiques que sa forme même (fig. 128). Sous la IVe dynastie, il est dressé tout à fait à l'avant, sur la partie en porte à faux de celui-ci[(1)] : il recule ensuite graduellement, sous les Ve et VIe dynasties, jusqu'à atteindre assez régulièrement le niveau de la naissance de l'étrave[(2)]. En aucun cas, toutefois, ce recul ne dépasse la moitié antérieure de la barque : Assmann, qui a évalué en centièmes le rapport existant entre la distance qui sépare le mât de l'extrémité de l'avant et la longueur totale de l'embarcation, a pu établir que ce rapport, pour l'époque de l'Ancien Empire, va de 28 à 41 o/o[(3)]. — En même temps que par sa position, le mât-chèvre est remarquable aussi par sa hauteur : là encore, les chiffres donnés par Assmann sont tout à fait concluants. Il en résulte en effet que cette hauteur représente, sous la IVe dynastie, de 50 à 60 o/o environ de la longueur de la barque, et que la proportion monte jusqu'à 75 o/o sous la Ve dynastie (tombeau de Tî), c'est-à-dire que le mât de l'Ancien Empire est certainement le mât le plus élevé de toute l'antiquité[(4)]. Dès lors, et malgré l'assertion d'Hérodote[(5)], on ne saurait admettre qu'il fût habituellement

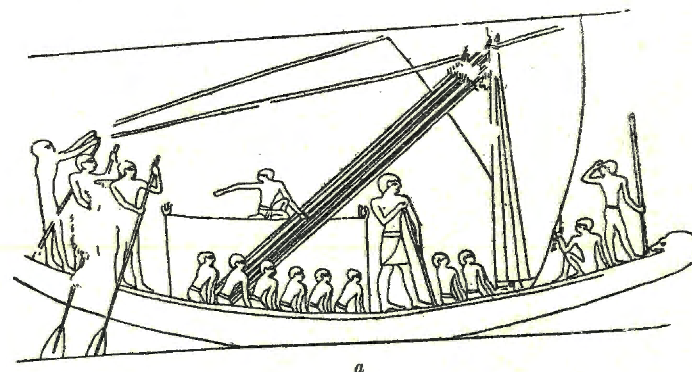


Fig. 128. — Place occupée par le mât-chèvre :
a) Sous la IVe dynastie (L., *D.*, II, 22 *d* = *Sahureʿ*, II, fig. 22);
b) A partir de la Ve dynastie (L., *D.*, II, 45 *b*).

(1) L., *D.*, II, 22 *d* et 28.

(2) L., *D.*, II, 45 *b*, 64bis, 96; *Dahchour* (1895), pl. XIX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI, etc.

(3) Assmann, *loc. cit.*, p. 148 (cf. la remarque de la note 5 de la page 341). — Ce rapport s'élève ensuite, sous le Moyen et le Nouvel Empires, jusqu'à 51 o/o; d'une façon générale, on peut dire qu'il est d'autant plus faible que le bateau appartient à une époque plus ancienne (Assmann, *loc. laud.*).

(4) Assmann, *loc. laud.*, p. 149. — Ce rapport va ensuite en diminuant d'autant plus qu'on s'éloigne davantage de l'époque de l'Ancien Empire (*idem*, *idem*).

(5) II, 96 : ἱστῷ δὲ ἀκανθίνῳ χρέωνται.

construit en acacia, bois dans lequel il eût été assez difficile de trouver des fûts suffisamment longs et droits[1] : l'hypothèse émise par Wilkinson, et suivant laquelle ces fûts devaient être le plus souvent taillés dans des troncs de sapins[2], paraît beaucoup plus vraisemblable. On ne saurait davantage, semble-t-il, souscrire à l'opinion d'Erman, pour qui le mât-chèvre ne représente qu'une sorte de pis aller constructif, un expédient imaginé par les charpentiers de l'Ancien Empire pour remédier à l'absence, en Égypte, d'arbres de grandes dimensions : suivant lui, ce serait par suite de l'impossibilité où ils se trouvaient de se procurer les robustes fûts qu'eussent exigés des mâts simples qu'ils auraient eu l'idée de remplacer ces derniers par des mâts doubles, formés de deux perches assez faibles en elles-mêmes, et dont la réunion faisait toute la solidité[3]. En réalité, l'absence de mât simple, dans les barques égyptiennes de cette époque, paraît bien plutôt résulter du souci de ne pas augmenter l'instabilité à laquelle la forme même de leur coque, où dominaient les parties en porte à faux[4], exposait déjà suffisamment ces barques. Quant au mât double, bien loin de constituer un moyen de fortune, il n'a pu, suivant la remarque d'Assmann, être imaginé que dans un pays riche en bois. Il est à remarquer, du reste, qu'on ne le rencontre pas en Arabie par exemple, pays très mal partagé sous ce rapport, tandis que la Birmanie ou les Célèbes, qui sont des pays de forêts, en fournissent au contraire des exemples[5].

Quoi qu'il en soit, étant donnés, d'une part sa hauteur, de l'autre la place qu'il occupait à l'avant, enfin le poids, très considérable, nous le verrons, de la voile qu'il supportait[6], le mât-chèvre avait besoin d'être consolidé dans des conditions toutes spéciales.

Modes de consolidation du mât-chèvre. — 1° *Les cornets de base.* — Il l'était d'abord par la façon dont la base en était assujettie. Les deux modèles du tombeau de Ppy-n-ʿnḫ-kam nous apprennent que, dans les barques non pontées, les deux montants du mât-chèvre traversaient l'un des baux-bancs dans deux trous pratiqués à cet effet, et venaient ensuite se coincer par leurs extrémités dans deux autres cavités ménagées au fond de la barque ou sur la face intérieure

(1) Cf. Wiedemann, *Herodot's zweites Buch*, p. 386 (l'auteur rappelle cependant qu'un passage de Théophraste — IV, 2.8 — mentionne des chevrons en acacia mesurant douze coudées de long).
(2) Wilkinson, II, 224.
(3) Erman, *Ægypten*, p. 638.
(4) Cf. p. 271.
(5) Assmann, *loc. laud.*, p. 146.
(6) Sur les dimensions de cette voile, cf. p. 363-364.

des murailles[1]. Dans les barques pontées — du moins en est-il ainsi dans le seul modèle ponté à mât double qui nous soit parvenu (fig. 129, *a*)[2] — les trous dans lesquels reposaient les bouts des montants étaient creusés à même le pont[3] : en outre, le pied de chacun de ces montants était soutenu en avant par

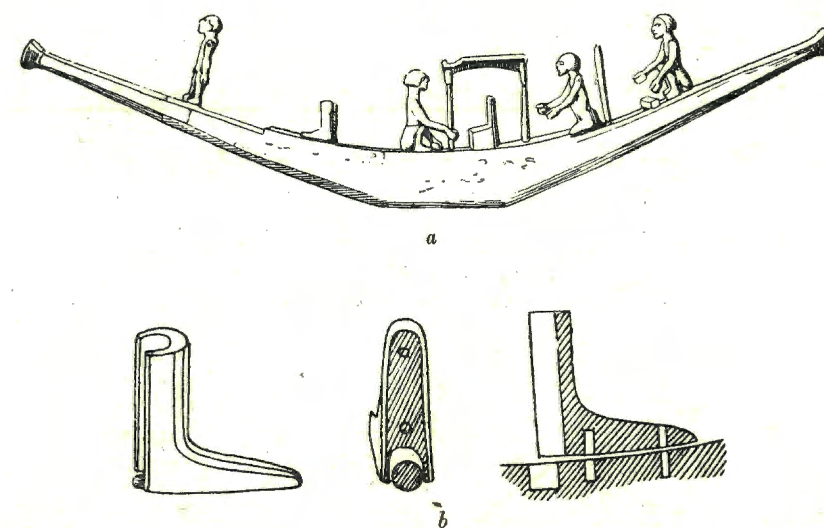


Fig. 129. — *a*) Modèle de barque dans lequel les deux cornets qui étayaient à leur base les deux fûts du mât-chèvre sont demeurés en place (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. IV = modèle n° 4808);
b) Détail de l'un de ces cornets (vu de côté, par en dessous, et suivant une section verticale — Reisner, *op. cit.*, fig. 70-72).

un cornet de mât ayant la forme d'un demi-sabot, ou, plus exactement, suivant une comparaison due à Belger, d'une botte à revers dont on aurait coupé le côté du mollet (fig. 129, *b*)[4]. Ce cornet, qui apparaît ici, pour la première fois, mais qu'on voit fréquemment, par la suite, étayer le mât simple des barques du Moyen Empire[5], est figuré sur le pont, auquel il est attaché par des chevilles[6]; il se pourrait cependant — comme Reisner l'a conjecturé pour les cornets de mâts de la XIIe dynastie, lesquels sont toujours, eux aussi, représentés au niveau du pont — qu'il eût été, dans la réalité, fixé dans le fond de la barque, ainsi que le mât lui-même[7]. Malheureusement, les bas-reliefs ne permet-

(1) Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4882 et 4883 (cf. fig. 114).
(2) Idem, n° 4808.
(3) Idem, p. 15.
(4) Belger, dans *A. Z.*, XXXIII, p. 30 (et fig. 12) — cf. Reisner, *op. cit.*, fig. 70-72.
(5) Les premiers exemples qu'on en relève sur les bas-reliefs se trouvent dans les tombes de Abj à Deir el-Gebrâwi (*Deir el Gebrawi*, I, pl. X) et de Merj à Deshasheh (*Deshasheh*, pl. XXVII).
(6) Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 72.
(7) Idem, p. xi.

tent pas de compléter ou de corriger sur ce point les données des modèles; sous la IV[e] et la V[e] dynastie, ils n'indiquent aucun mode d'attache ou de consolidation de la base du mât-chèvre : et, sous la VI[e], deux barques de Deir el-Gebrâwi nous montrent seulement, l'une, un mât emprisonné, à chacune de ses extrémités, entre deux montants qui flanquent celles-ci à droite et à gauche[1], l'autre,

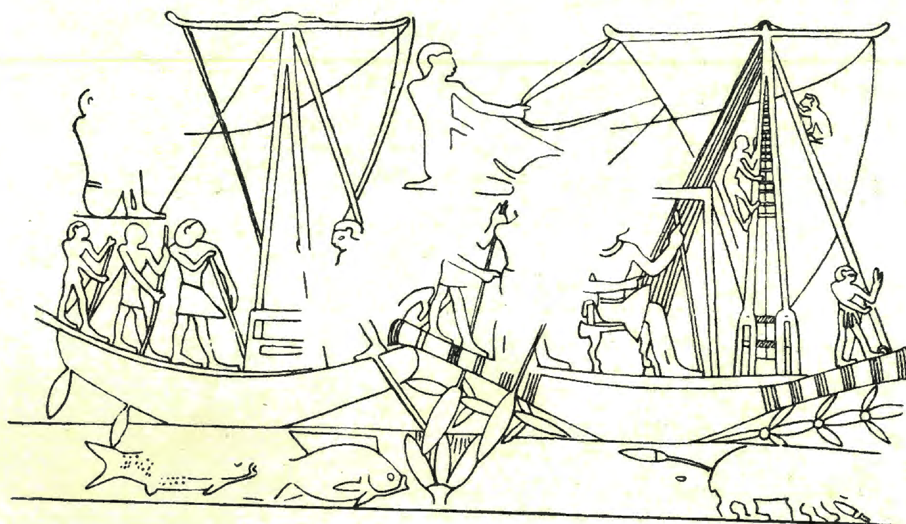


Fig. 130. — Modes de consolidation de la base du mât-chèvre dans deux barques du tombeau d'Isi à Deir el-Gebrâwi (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX).

un mât dont les deux fûts ont le pied engagé dans une sorte d'étrier allongé, fixé par ses deux branches, à ce qu'il semble, au pont de l'embarcation (fig. 130)[2]. Outre que ces représentations de Deir el-Gebrâwi demeurent les seules, à notre connaissance, qui nous fournissent des indications de cette nature, elles ne font sans doute que conserver le souvenir d'une technique particulière à une région déterminée de l'Égypte, et dont on ne relève pas d'autres exemples, en tout cas, dans les bas-reliefs de l'Ancien Empire où sont figurés des mâts doubles[3].

2° *Les traverses échelons.* — Ceux-ci étaient encore consolidés, d'ordinaire, au moyen de barres transversales qui en réunissaient les montants. Ces traverses, qui achèvent de donner au mât double l'apparence d'une grande échelle trian-

(1) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX (cf. aussi pl. XIX, barque de gauche?).
(2) Idem, pl. XIX (barque de droite).
(3) Il convient de noter, en outre, qu'une de ces barques de Deir el-Gebrâwi, bien que comportant encore un mât-chèvre, présente déjà la forme de voile caractéristique du Moyen Empire, c'est-à-dire appartient visiblement à une époque de transition (cf. p. 363, note 3, — et plus bas (**104**)).

gulaire, ne s'observent pas encore dans les barques de la IV[e] dynastie[1]; mais c'est peut-être seulement parce que les artistes égyptiens les y ont omises, comme ils les ont omises très souvent sous les V[e] et VI[e] dynasties[2], époque où l'existence

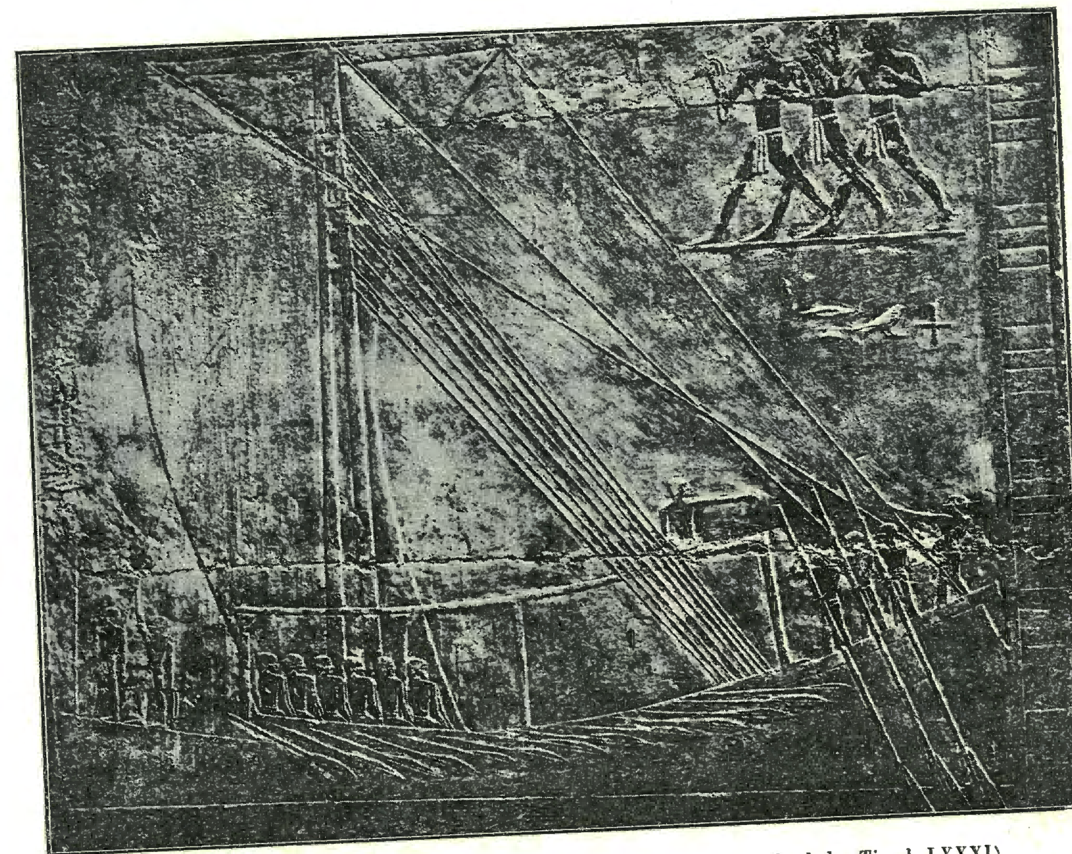


Fig. 131. — Les traverses-échelons du mât-chèvre (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXXI).

des échelons de mât[3] est cependant attestée par toutes les représentations d'exécution tant soit peu soignée (fig. 131)[4]. Ou peut-être n'y avait-il que les mâts de grandes dimensions qui comportaient des échelons de ce genre : à cet égard, les modèles — lesquels nous ont rendu, eux aussi, à la fois des mâts munis de traverses (fig. 132)[5] et d'autres qui en sont dépourvus[6] — ne sont

(1) L., *D.*, 22 *d* et 28.
(2) L., *D.*, II, 45 *b* (?), 64[bis] *a*, 96; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX.
(3) Quelquefois (au mastaba du Louvre, par exemple) ces échelons sont, à ce qu'il semble, remplacés par des cordes ceinturant les deux montants du mât (cf. p. 354, note 10).
(4) *Dahchour* (1895), pl. XIX; *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI. — Il est à remarquer que les échelons sont toujours visibles lorsque les mâts sont figurés amenés (L., *D.*, 45 *a* et 103 *b*; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI).
(5) Reisner, *Models of Ships and Boats*, n[os] 4882, 4883, 4885.
(6) Idem, n° 4808.

pas plus concluants que les bas-reliefs. La place même et le nombre de ces traverses paraissent avoir été assez variables. Réparties à intervalles réguliers dans le tiers[1] ou la moitié[2] supérieurs du mât, elles forment habituellement un seul groupe, composé, suivant les cas, de cinq[3], six[4], huit[5], dix[6], douze[7] ou même seize[8] éléments. A Deshasheh, cependant, on peut noter une répartition en deux groupes, un groupe de six traverses, s'échelonnant en dessous de la tête du mât, et un autre de deux traverses, disposé plus bas et nettement séparé du premier[9]. Quelquefois aussi, comme à Dahchour, le groupe du dessus est complété, au milieu de la moitié inférieure du mât, par une traverse unique, laquelle, sans doute parce qu'elle est placée à un endroit où les montants sont plus écartés, est plus grosse que les autres[10]. D'une façon générale,

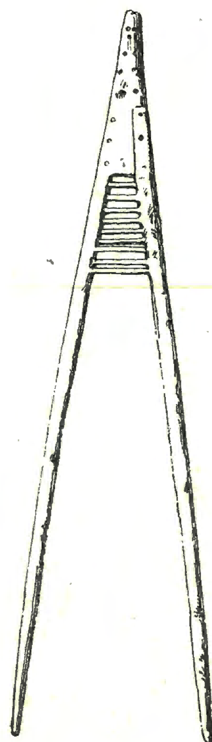


Fig. 132. — Modèle de mât-chèvre muni de ses traverses-échelons (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XXVII = modèle n° 4883).

(1) L., *D.*, II, 45 *a* et 103 *b*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI; Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4882 et 4883.

(2) *Dahchour* (1895), pl. XIX; *Deshasheh*, pl. VI; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI, etc.

(3) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII (?), LXXVIII (?) et LXXIX.

(4) Idem, pl. LXXX (la même barque dans Dümichen, *Resultate...*, pl. V, mais la reproduction, qui indique neuf traverses, paraît inexacte) et LXXXI; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI.

(5) L., *D.*, II, 45 *a*; *Dahchour* (1895), pl. XIX.

(6) Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4882 et 4883.

(7) L., *D.*, II, 103 *b*.

(8) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX.

(9) *Deshasheh*, pl. VI (la partie des montants correspondant à l'endroit où sont disposées les traverses du groupe supérieur est décorée (?) de quadrillages (?) dont la nature et la destination n'apparaissent pas très clairement).

(10) *Dahchour* (1895), pl. XIX. — On retrouve encore cette traverse isolée dans deux barques du tombeau de Tî (pl. LXXVII et LXXX de l'édition de Steindorff); elle y est seulement placée beaucoup plus près de la base du mât que dans l'exemple de Dahchour : en outre, au lieu de s'enfoncer dans l'intérieur des montants, elle paraît être fixée en avant de ceux-ci. On pourrait supposer aussi que cette traverse est en réalité un cordage ceinturant à cet endroit les deux fûts du mât (cf. p. 353, note 3); dans une de ces barques de Tî (pl. LXXVII), cette ceinture est complétée par un autre cordage (?), lequel n'est peut-être, d'ailleurs, que la continuation du premier, puisqu'il présente la même épaisseur, et qui entoure celui-ci à son point d'intersection avec chacun des montants. Ce cordage, dont la retombée est cachée par un groupe de rameurs, est sans doute analogue à ces «entrelacs de corde» (cf. Maspero, *De quelques navigations des Égyptiens... = Biblioth. égyptologique*, t. VIII, p. 90) qui amarrent au pont le mât des bateaux d'Hatshopsitou, à Deir-el-Bahari (cf. Naville, *Deir el Bahari*, III, 73).

d'ailleurs — et pour cette même raison — il semble que les échelons allaient en augmentant de grosseur à mesure qu'ils s'éloignaient du sommet du mât[1]. Les modèles de Meir nous apprennent en outre qu'ils faisaient légèrement saillie à l'extérieur des montants[2], et nous voyons, par une représentation de Deir el-Gebrâwi, qu'ils étaient suffisamment résistants pour qu'un homme pût les escalader[3].

3° *Assemblage de la tête du mât-chèvre.* — Enfin le mode d'assemblage des extrémités supérieures du mât-chèvre ajoutait encore à la solidité de celui-ci. Jusqu'à la IVe dynastie, les deux montants, visibles sur toute leur hauteur, s'appuient simplement l'un sur l'autre par leurs sommets[4] (lesquels sont parfois, pour cette raison, sectionnés suivant un plan vertical sur leur face intérieure[5]) : un des modèles du Caire, qui, bien que datant d'une époque postérieure, a conservé encore ce type de mât (fig. 133), prouve qu'ils étaient, dans ce cas, percés chacun de deux trous, par lesquels passait une corde les attachant ensemble[6]. Mais ce procédé dut être, de bonne heure, jugé insuffisant; à partir de la Ve dynastie, tout au moins dans les barques à voile de quelque importance[7], la tête du mât-chèvre est régulièrement massive. On serait même d'abord tenté de croire qu'elle comportait un véritable chouquet[8], capelé à la fois sur les têtes des deux montants et les emprisonnant sur une hauteur plus ou moins grande : en réalité, l'étude de deux des modèles de Meir[9] montre que le mât-chèvre n'était pas coiffé d'un capelage rapporté après coup[10], mais que c'est par la façon dont

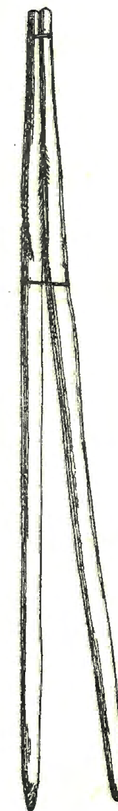


Fig. 133. — Assemblage, par juxtaposition et ligature, des fûts du mât-chèvre (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XXIX = modèle n° 4808).

(1) *Dahchour* (1895), pl. XIX.

(2) Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 191 (n° 4882) et pl. XXVII (n° 4883).

(3) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX (cf. fig. 130).

(4) L., *D.*, II, 28.

(5) Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 61.

(6) Idem (et pl. XXIX).

(7) Cf. cependant L., *D.*, II, 64bis *a*.

(8) On appelle chouquet «une grosse pièce de bois... dont l'usage est de couvrir la tête du mât» (Desroches, *ap.* Jal, *Glossaire nautique*, p. 472-473).

(9) Reisner, *op. cit.*, nos 4882-4883.

(10) La tête du mât d'une des barques à voile figurées L., *D.*, II, 96, pourrait cependant, par la saillie qu'elle présente de chaque côté des montants, faire croire, pour ce mât, à l'existence d'un

le haut en était taillé que se trouvait réalisée la jonction des deux montants qui le constituaient (fig. 134, *b*). A cet effet, l'un de ces montants se prolongeait, en dessus des échelons, par une pièce de bois pleine[1], entaillée quelquefois, sur l'un de ses côtés, à la demande du second montant, lequel venait s'y arc-bouter, et s'y fixait par des chevilles[2]. Plus ordinairement, la pièce qui réunissait ainsi, en une masse unique, la partie supérieure des deux fûts et l'intervalle séparant ceux-ci l'un de l'autre, affecte la forme d'un rectangle plus ou moins allongé, qui continue le mouvement général des montants, et est, en conséquence, un peu plus large à la base qu'au sommet (fig. 134, *a*)[3] : quant à ce sommet lui-même, il est surmonté d'un anneau semi-circulaire[4], ou parfois — particularité qu'on retrouve encore dans certaines barques de Java et des Célèbes (fig. 135, *b*)[5] — il recourbe et incline légèrement en avant du mât son extrémité supérieure percée ou non d'un trou (fig. 135, *a*)[6].

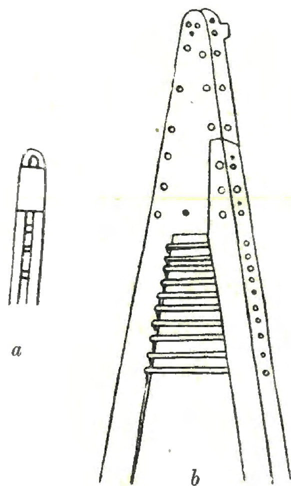


Fig. 134.
MÂTS-CHÈVRES À TÊTE MASSIVE.

a) STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX;

b) Modèle n° 4882 du Musée du Caire (REISNER, *Models of Ships and Boats*, fig. 191).

LES ÉTAIS. — C'est par cet anneau ou ce trou que passait l'un des bouts des étais. Dans les barques antérieures à la Ve dynastie, dont les mâts, nous venons

capelage de ce genre : mais la fidélité de la reproduction n'est pas ici suffisamment certaine pour autoriser une telle conclusion.

(1) Cette pièce était peut-être parfois faite d'un seul morceau, mais le plus souvent — comme c'est le cas dans le modèle n° 4882 du Caire (REISNER, *op. cit.*, fig. 191) — elle devait comporter plusieurs parties assemblées au moyen de chevilles ou de clous.

(2) REISNER, *idem, idem.*

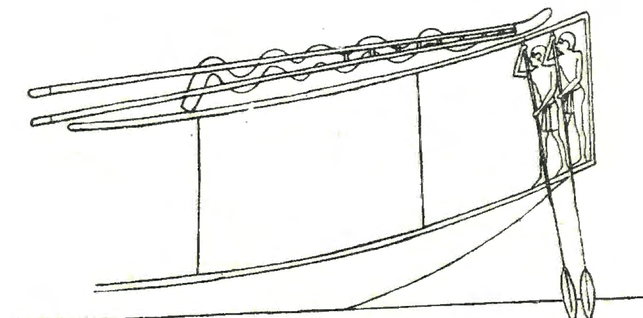
(3) L., *D.*, II, 103 *b; Dahchour* (1895), pl. XIX; STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI; CAPART, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI. — La tête de mât du modèle n° 4882 (cf. fig. 134, *b*) présente au contraire une forme triangulaire.

(4) STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI (cf. fig. 134, *a*); mastaba du Louvre.

(5) PARIS, *Construction navale*, pl. 95-96. — C'est encore à Assmann (*Sahure'*, II, p. 147) qu'est dû le rapprochement de ces barques et des barques égyptiennes.

(6) *Mâts à sommet recourbé et percé :* CAPART, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI; — *Mâts à sommet recourbé non percé :* L., *D.*, II, 45 *a; Dahchour* (1895), pl. XIX (?). — Assmann (*op. cit.*, p. 146) compare cette courbure à un bec d'oiseau auquel manquerait la pointe. Dans le modèle n° 4882 du Caire (REISNER, *loc. laud.*) la dite courbure est remplacée par une légère saillie, qui déborde, un peu au-dessous du sommet, l'une des faces de la tête du mât.

de le voir[1], ne comportent pas encore de tête pleine, il est à supposer qu'on liait simplement les étais en collier autour d'un des deux fûts, ou de tous les deux : en tout cas, et quel qu'en fût le mode d'attache, l'existence de manœuvres dormantes destinées à garantir le mât contre les déplacements en avant et en arrière est prouvée par les monuments dès la IVe dynastie[2]. Tout au plus semble-t-il qu'il n'y eût d'abord qu'un seul étai, lequel, partant du sommet du mât, aboutissait tout à fait sur l'extrémité de l'étambot, derrière les rames-gouvernails[3]; on comprend d'ailleurs l'importance toute spéciale présentée par ce cordage, qui contre-balançait non seulement la poussée en avant résultant pour le mât des oscillations de la barque, mais surtout celle que le poids de la voile, lorsque celle-ci était gonflée par le vent, avait tendance, par surcroît, à exercer sur lui. C'est à partir de la Ve dynastie que cet étai d'arrière est assez régulièrement complété par un autre, partant, comme lui, de la tête du mât, mais



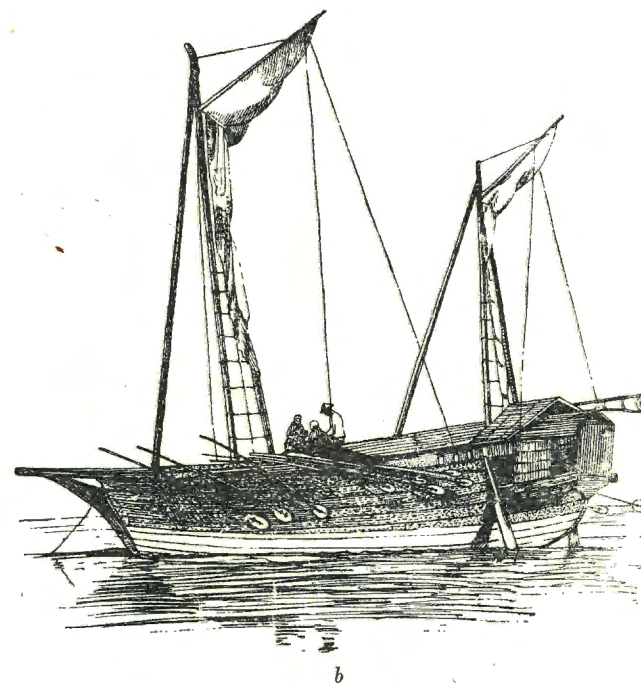


Fig. 135. — MÂTS-CHÈVRES À TÊTE INFLÉCHIE.

a) L., *D.*, II, 45 *a*;

b) Caboteur de Macassar (PARIS, *Construction navale...*, pl. 96).

(1) Cf. p. 355.

(2) Cf. la barque à voile du tombeau de [hiéroglyphes] (L., *D.*, II, 28). — Au contraire, et bien qu'elle date aussi de l'époque de Khoufou, la barque du tombeau de [hiéroglyphes] (L., *D.*, II, 22 *d*) ne semble pas comporter d'étais.

(3) L., *D.*, II, 28, première barque. — Dans cet exemple, la corde qui unit la ralingue latérale de la voile à l'avant de l'embarcation n'est pas un étai, mais une bouline (sur la bouline, cf. plus bas (**104**)); la seconde barque paraît au contraire comporter un étai d'avant, dont l'extrémité vient s'attacher sur l'étrave au moyen d'un étrier.

aboutissant sur l'étrave (fig. 136)[1]; encore à cette époque, cependant, il arrive aussi que l'un des deux manque, tout au moins, qu'il n'y ait que l'étai d'ar-

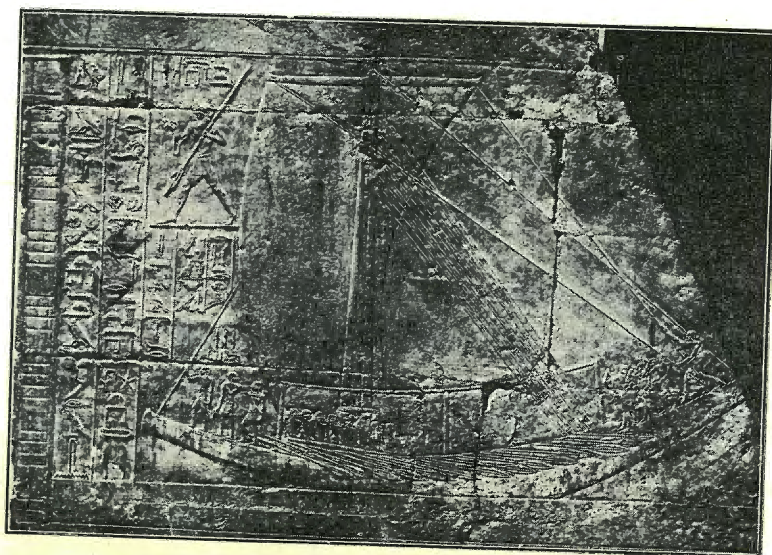


Fig. 136. — Barque à voile munie de ses deux étais (le haut de l'étai d'avant est caché par la voile — Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX).

rière[2] ou même celui d'avant[3] qui soit représenté : dans ce dernier cas, ce sont alors les haubans auxquels incombe seuls la charge de maintenir l'équilibre du mât en arrière.

Les haubans. — Leur rôle habituel, on le sait, est en réalité de maintenir cet équilibre latéralement, c'est-à-dire d'assurer le mât contre les mouvements de roulis[4]. Mais, à cet égard, le mât-chèvre, grâce à l'assiette que lui donnaient ses deux fûts, était moins exposé qu'un autre aux déplacements de cette nature : et c'est sans doute ce qui explique pourquoi les cordages qui le soutenaient néanmoins à droite et à gauche, complétant ainsi le système de manœuvres fixes déjà constitué par les étais, paraissent doubler ceux-ci dans une cer-

(1) L., *D.*, II, 96; *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII et LXXX; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX et XX; dans l'une des barques du mastaba du Louvre, un homme grimpe le long de cet étai (cf. p. 369, note 7). — L'un ou l'autre étai sont parfois attachés au bordage au moyen d'un étrier (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX et XX. — Cf. aussi L., *D.*, II, $64^{bis}a$; *Dahchour* (1895), pl. XIX, etc.).

(2) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII.

(3) L., *D.*, II, 45 *b*, $64^{bis}a$; *Dahchour* (1895), pl. XIX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIX.

(4) Le hauban est «un gros cordage, capelé à la tête d'un mât, et lui servant d'appui latéral» (Jal, *Glossaire nautique*, p. 820).

taine mesure, puisqu'ils viennent s'attacher non pas au niveau du mât, mais très en arrière[1], à un endroit du bordage correspondant à la partie postérieure de la cabine[2], ou bien, dans les barques où celle-ci comporte une annexe, à l'avant de cette annexe (fig. 137)[3]. Pour cette raison, et aussi, semble-t-il, parce qu'ils

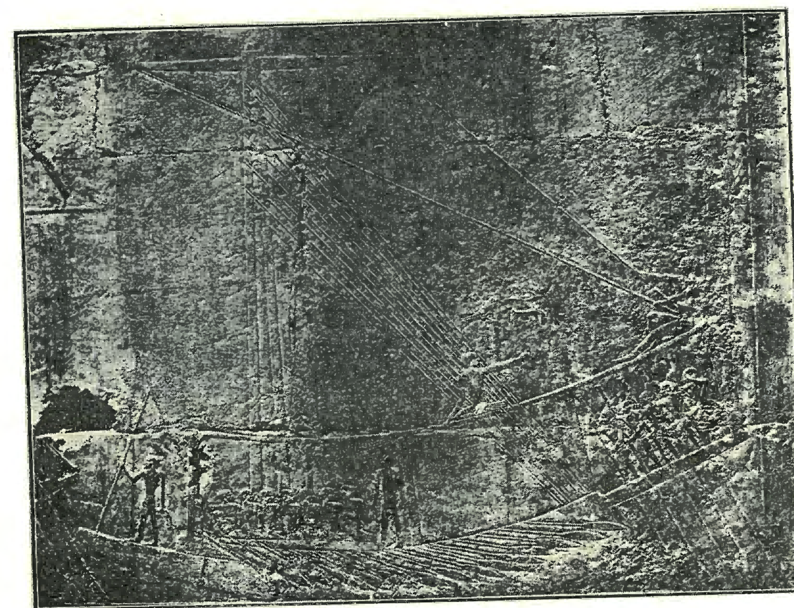


Fig. 137. — Barque à voile munie de ses haubans (? — Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIX).

ne sont pas capelés exactement sur le sommet du mât, Assmann a refusé de voir dans ces cordages des haubans véritables, et proposé d'y reconnaître des galhaubans[4]. Mais ce terme, réservé régulièrement aux haubans du mât de hune[5], ne saurait être employé à propos de barques qui n'ont jamais comporté ce genre de mât : et, d'autre part, les appuis latéraux qui nous occupent ici, s'ils ne sont pas attachés au-dessus de la tête du mât, le sont du moins immédiatement au-dessous[6], c'est-à-dire répondent bien, en somme, à la définition la plus générale du hauban. Au lieu de nier l'existence de ce dernier dans les barques de l'Ancien Empire[7], il est donc préférable, croyons-nous, de considérer le hauban égyptien de cette époque comme un cordage intermédiaire

(1) Il nous paraît impossible qu'il n'y ait là qu'une convention de dessin.

(2) L., *D.*, II, 22 *d*, 28, 45 *b*; *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX-LXXXI.

(3) L., *D.*, II, $64^{bis}a$; *Dahchour* (1895), pl. XIX; Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXVII-LXXIX.

(4) *Sahure*ᶜ, II, p. 147-148.

(5) Jal, *Glossaire nautique*, p. 756.

(6) Cf. la note 8 de la page 360.

(7) Cf. la note 4.

entre le hauban proprement dit et l'étai, et faisant l'office de l'un et de l'autre. Rien que le nombre de ces cordages suffirait d'ailleurs à prouver que le rôle en devait être fort important : leur multiplicité est en effet l'une des caractéristiques des embarcations de cette période [1], où l'on en relève, suivant les cas, cinq [2], sept [3], huit [4], neuf [5], et jusqu'à onze [6] et douze [7]. Dans les bons exemples, la partie du mât à laquelle ils sont fixés coïncide assez exactement avec celle au long de laquelle sont répartis les échelons, en sorte qu'il est vraisemblable qu'ils devaient être attachés à ceux-ci [8], comme nous savons qu'ils étaient, dans les bateaux de mer, attachés aux têtes de ces échelons [9]; il est impossible, toutefois, de préciser ce point, comme aussi de dire si, par leur autre extrémité, ils venaient aboutir sur le plat-bord, ou bien sur la face intérieure soit de la muraille, soit du bastingage [10]. On ne saurait davantage décider si les haubans figurés par les artistes égyptiens représentent seulement ceux qui sont visibles pour le spectateur, ou, au contraire, le nombre total de ceux qui soutenaient réellement le mât. On observe bien, parfois, que certains d'entre eux s'arrêtent au toit de la cabine, ce qui implique sans doute qu'il faut les prolonger par la pensée de l'autre côté de celle-ci [11]; ou bien encore la différence entre les haubans de droite et ceux de gauche est peut-être marquée, dans certains cas, par ce fait que les uns partent de l'un des deux fûts, et les autres de l'autre [12]. Mais ces distinctions — dont la dernière, tout au moins, était cependant bien facile à indiquer sur un mât à deux montants conventionnellement représentés de face — sont trop rarement observées pour qu'on puisse en tirer des conclu-

(1) Cf. cependant une barque figurée L., *D.*, II, 96, qui paraît ne comporter qu'un seul hauban — cf. aussi, *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX et XX, deux barques qui n'en comportent pas du tout : il est vrai que le mât en est assujetti par un procédé spécial (cf. p. 352, note 1).

(2) L., *D.*, II, 28.

(3) *Dahchour* (1895), pl. XIX.

(4) L., *D.*, II, 22 *d;* Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII et LXXXI.

(5) L., *D.*, II, 45 *b; Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXVIII et LXXX.

(6) L., *D.*, II, 64bis*a;* Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXIX.

(7) L., *D.*, II, 64bis*a*.

(8) *Deshasheh*, pl. VI(?); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI, etc. Peut-être aussi les haubans étaient-ils attachés aux parties des fûts correspondant aux intervalles des échelons (Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 198?).

(9) Cf. plus bas **(105)**, et la note 4 de la page 371.

(10) De toutes façons, ils ne devaient pas être attachés à l'extérieur des murailles. La remarque faite à ce sujet par Hérodote (II, 36), bien qu'elle s'applique plutôt, à ce qu'il semble, aux écoutes de la voile (cf. plus bas **(106)**), pourrait également trouver ici sa justification.

(11) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII et LXXIX.

(12) Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXIX.

sions certaines [1]. Il y a là une difficulté de même ordre que celle à laquelle nous nous sommes précédemment heurtés à propos du rapport qu'il convient d'établir entre le nombre des rames donné par les représentations aux barques égyptiennes et le nombre que ces barques en comportaient véritablement [2]. Sans doute faut-il résoudre cette difficulté de la même façon, et admettre que les artistes des mastabas, ici encore, se sont moins attachés à l'exactitude du détail qu'à celle de l'ensemble, et qu'ils ont seulement voulu faire comprendre que le mât-chèvre, étant particulièrement haut, avait besoin d'être soutenu au moyen d'un nombre particulièrement considérable de manœuvres fixes.

Mode d'érection du mât-chèvre. — Cette fixité, au surplus, était toute relative; et ce ne devait pas être trop de toute l'habileté des marins égyptiens pour attacher ainsi, dans les conditions de solidité nécessaires, des cordages qui ne devaient cependant l'être jamais que d'une façon en quelque sorte provisoire, puisqu'on amenait le mât, nous l'avons vu, aussitôt qu'il devenait inutile [3]. Sur la façon même dont on l'amenait, puis dont on le dressait ensuite à nouveau, nous sommes, d'ailleurs, très imparfaitement renseignés. Tout au plus pouvons-nous, pour les bateaux de mer — grâce à une représentation du temple funéraire de Sahure', sur laquelle nous aurons à revenir [4] — nous rendre compte de quelques-unes des phases de l'opération : en ce qui concerne les bateaux de rivière, nous ne possédons, à cet égard, qu'un bas-relief de la VIe dynastie [5], provenant du tombeau de [hiéroglyphes], et d'une exécution si gauche, dans quelques-uns de ses détails, que certains auteurs [6] lui ont parfois refusé toute valeur documentaire. En fait, il semble que ce n'est pas seulement pour la rareté du sujet que ce bas-relief mérite de retenir l'attention. Il représente en effet un personnage debout à l'avant de la barque, occupé à retenir, par l'étai d'avant, un mât-chèvre figuré presque horizontal au-dessus de la cabine, et que deux hommes, placés sur le toit de celle-ci, soutiennent, le corps plié en deux, de leur dos et

(1) Pour un motif analogue, il suffit de relever, sans vouloir la commenter, une représentation de *Deshasheh*, pl. VI, dans laquelle les neuf haubans sont répartis en trois groupes de trois.

(2) Cf. p. 315-317.

(3) Cf. p. 345.

(4) Cf. plus bas **(107)**.

(5) Cf. Belger, *A. Z.*, XXXIII, p. 31-32 et fig. 14. — Ce bas-relief a été publié aussi par Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI.

(6) Cf., par exemple, Assmann, dans *Sahure'*, II, p. 151.

de leurs épaules (fig. 138). Or, que ces hommes soient en train d'amener ce mât, comme le pense Belger[1], ou, au contraire, de le dresser, comme on peut tout aussi bien l'admettre, il y a de grandes chances, croyons-nous, pour que nous ayons ici l'essentiel d'une opération qui ne s'exécutait sans doute pas, dans la réalité, par un procédé très différent. A propos des bateaux de Sahure', Borchardt[2] a pu essayer de reconstituer le mode d'érection du mât, et imaginer tout un système de poteaux et de traverses destinés à permettre cette érection. Mais, en admettant même que ce système — lequel implique, d'ailleurs, l'absence de toute cabine — ait jamais été en effet en usage dans les barques de mer, il aurait été inapplicable dans des barques de rivière, où l'équipage disposait d'une place plus restreinte, et où, d'autre part, la manœuvre d'un mât forcément beaucoup moins lourd devait, forcément aussi, être beaucoup moins compliquée. Des hommes qu'une longue pratique avait rompus à la répéter souvent, naturellement ingénieux, par surcroît, et adroits comme le sont les marins de tous les pays, suffisaient vraisemblablement à l'assurer sans le secours d'aucun moyen mécanique. Le bas-relief de [hiéroglyphes] nous montre un des moments d'une opération qui en comportait beaucoup d'autres, puisqu'il fallait, après avoir détaché l'extrémité inférieure des étais et des haubans — dont on laissait l'autre bout en place[3] — faire sortir le mât des trous ou des cornets dans lesquels il était engagé, puis l'abaisser graduellement jusqu'au niveau soit de la cabine[4], soit de deux mâtereaux fourchus destinés à le recevoir[5]. Mais ces manœuvres successives, comme aussi les manœuvres contraires par lesquelles on remettait le mât en place, pouvaient, sans difficulté ni danger, être exécutées à la main : il était seulement besoin pour cela d'un équipage nombreux, et qui fût habitué à régler et à concerter ses mouvements. Au surplus, la tâche de cet équipage se trouvait singulièrement simplifiée du fait qu'on ne démontait jamais

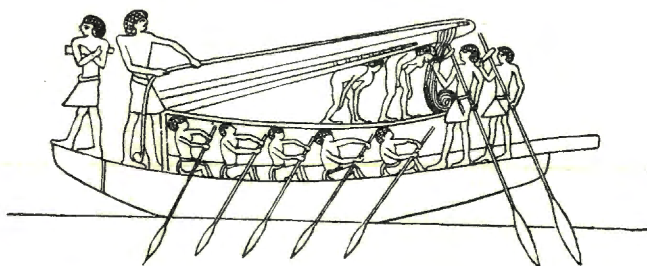
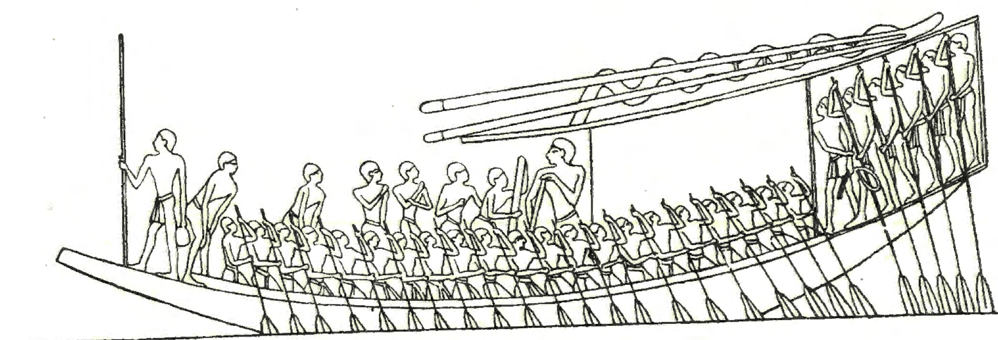


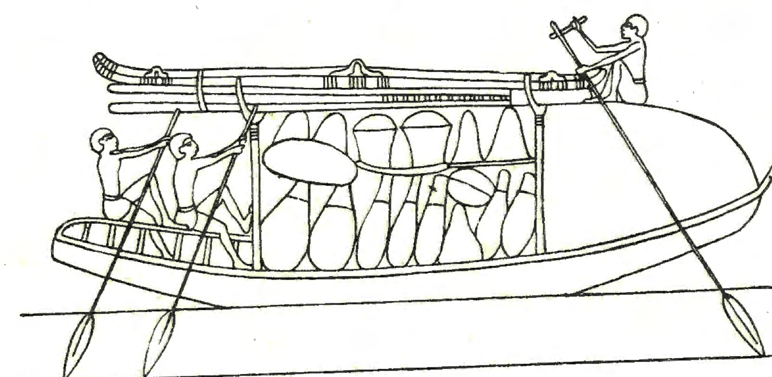
Fig. 138. — Matelots occupés à amener (ou à dresser?) le mât-chèvre (Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI).

[1] *A. Z.*, XXXIII, p. 31.
[2] *Sahure'*, II, p. 154-155 et fig. 18. — Sur cette question, cf. plus bas **(108)**.
[3] Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI.
[4] L., *D.*, II, 45 *a*; Capart, *loc. laud.*
[5] L., *D.*, II, 103 *b*; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII.

les deux fûts du mât-chèvre, mais que l'on couchait celui-ci, tel quel, sur le toit de la cabine ou sur les deux mâtereaux (fig. 139).



a



b

Fig. 139.

a) Barque à voile dont le mât a été amené et couché sur la cabine (L., *D.*, II, 45 *a*);
b) Barque à voile dont le mât et les vergues ont été amenés et couchés sur deux mâtereaux (L., *D.*, II, 103 *b*).

La voile. — On y couchait également les vergues[1], et aussi la voile, après l'avoir préalablement enroulée autour du mât[2]. Tout comme celui-ci, ces vergues et cette voile affectent, sous l'Ancien Empire, une forme et des dimensions tout à fait caractéristiques. La voile (fig. 140) est une voile rectangulaire, qui part de l'extrémité supérieure du mât pour aboutir au niveau du bordage[3], c'est-à-dire dont la hauteur correspond à la hauteur, déjà très grande, nous l'avons vu[4], du mât lui-même. Si l'on ajoute que sa largeur représente environ

[1] L., *D.*, II, 103 *b*; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII.
[2] L., *D.*, II, 45 *a* (cf. fig. 135, *a*).
[3] La voile d'une des barques du tombeau de [hiéroglyphes] à Deir el-Gebrâwi ne descend que jusqu'à mi-mât (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XX); mais ce tombeau, qui fait partie d'une nécropole datant d'une époque de transition, présente, tout au moins pour les détails nautiques qu'on y relève, un caractère très exceptionnel (cf. plus haut, p. 352, notes 1-2, et p. 352, note 3 — et plus bas, p. 365 et **(109)**).
[4] Cf. p. 349, note 4.

la moitié ou même les deux tiers de cette hauteur[1], on voit qu'elle offrait au vent une surface extrêmement considérable. Elle est d'ordinaire figurée de face, et présente la même largeur en bas qu'en haut : aux plus anciennes époques,

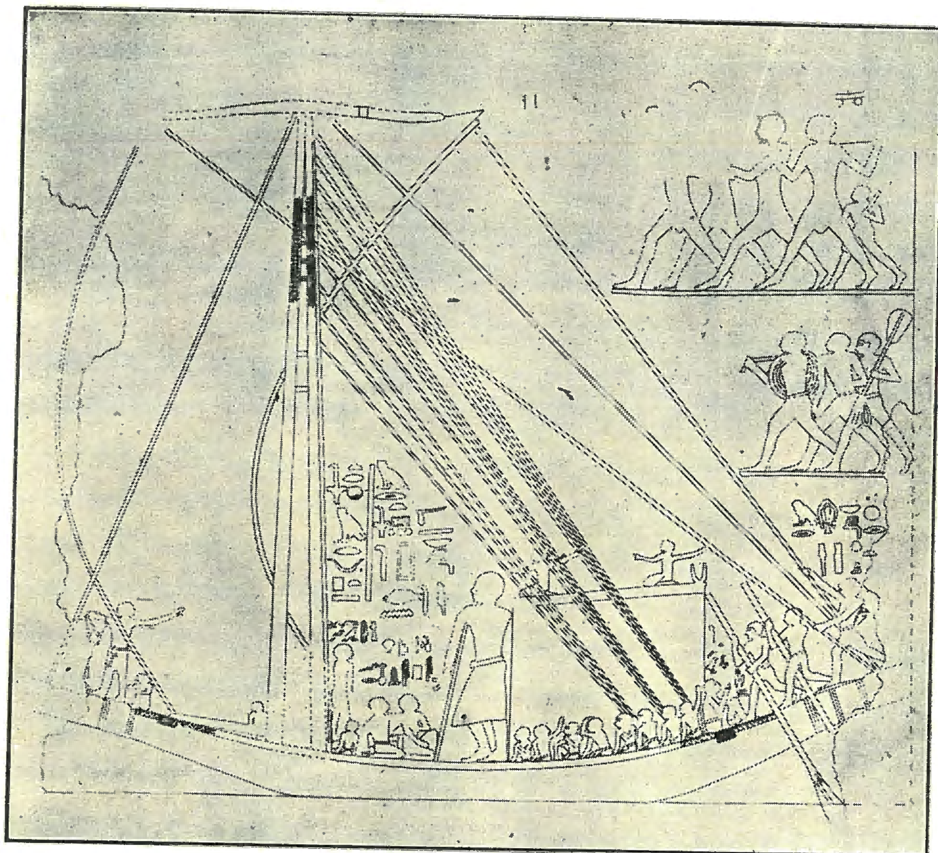


Fig. 140. — La voile de l'Ancien Empire (*Deshasheh*, pl. VI).

cependant[2], ou encore dans certains bas-reliefs plus récents, d'exécution d'ailleurs assez médiocre[3], elle va parfois en se rétrécissant à sa partie inférieure, au point que quelques auteurs[4] ont pu se demander si les Égyptiens n'avaient pas connu la voile triangulaire, dite plus tard voile latine. Assmann[5] estime qu'il n'en est rien, et que cette idée est née d'une erreur d'interprétation, erreur

(1) Ces proportions sont en effet celles que les vergues, d'après les constatations d'Assmann (cf. p. 366, note 1) présentent par rapport au mât. Or la largeur de la voile, à cette époque, est égale à la longueur des vergues (cf. p. 366).

(2) L., *D.*, II, 22 *d.*

(3) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX.

(4) Davies, dans *Deir el Gebrawi*, II, p. 9.

(5) *Sahureʿ*, II, p. 160. — Assmann renvoie, sur ce point, à deux études par lui publiées dans le *Jahrb. des deutsch. Archäolog. Instituts* (1892, p. 52 — et 1906, p. 112 et suiv.), études où il est déjà établi que la voile triangulaire n'était pas connue en Égypte.

dont Graser, à son avis, a fait justice par avance, il y a longtemps déjà, lorsqu'il a montré que l'artiste, dans certains cas, a seulement traité la voile suivant les mêmes conventions que le corps humain, en en figurant le haut de face et le bas de profil[1]. A la vérité, si cette explication paraît certaine pour la voile, en apparence triangulaire, d'une des barques du tombeau de Mr-ìb à Gizeh[2], elle est beaucoup plus contestable pour celles des deux barques de Deir el-Gebrâwi qui ont conduit Davies[3] à admettre l'existence de la voile latine en Égypte. Assmann objecte[4] que cette existence ne saurait se concilier avec celle de la vergue inférieure; or, il est remarquable que cette vergue, qu'on voit presque toujours figurée, en effet, dans les barques de l'Ancien Empire[5], manque précisément à celles-là[6]. Bien plus, alors que dans les barques figurées avec leur mât amené, ce mât est régulièrement couché à côté des deux vergues, sur le toit de la cabine ou sur les deux poteaux fourchus[7], il se trouve qu'il n'est accompagné, dans une autre des barques de Deir el-Gebrâwi, provenant du même tombeau, que de la seule vergue supérieure, aisément reconnaissable à sa forme[8]. Il serait donc fort possible qu'une voile de forme triangulaire eût été en usage, aux environs de la VIe dynastie tout au moins, dans une contrée de la Moyenne-Égypte. Ce ne serait là, d'ailleurs, qu'une singularité de plus à ajouter à celles par lesquelles nous avons constaté déjà[9] que les barques de Deir el-Gebrâwi se distinguaient des barques des autres régions de l'Égypte à la même époque. Mais la technique dont témoignent ces barques, sur ce point comme sur les autres, paraît bien avoir été spéciale à une localité et à un moment déterminés : et il n'en demeure pas moins vrai que c'est la voile rectangulaire que l'on peut considérer comme la voile typique des IVe-VIe dynasties.

Les vergues. — Cette voile, en haut et en bas, était fixée à deux vergues, dont la longueur — qu'elle épousait d'une extrémité à l'autre — équivalait,

(1) *Resultate...*, p. 5. — Graser dit seulement que l'artiste a représenté le haut de la voile dans un plan parallèle, et le bas dans un plan transversal à celui de la quille.

(2) L., *D.*, II, 22 *d.*

(3) *Deir el Gebrawi*, II, p. 9.

(4) *Sahureʿ*, II, p. 160.

(5) L., *D.*, II, 28, 96; *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI, etc.

(6) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX (cf. fig. 130).

(7) Cf., par exemple, L., *D.*, II, 103 *b.*

(8) *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII.

(9) Cf. plus haut, p. 352, notes 1-3, et 363, note 3. — Pour les autres singularités des barques de Deir el-Gebrâwi, cf. plus bas (**110**).

suivant Assmann, à la moitié ou aux deux tiers du mât[1]; elle y était fixée sur toute cette longueur, et ne comportait pas de points d'écoute à proprement parler[2]. De ces deux vergues, la seconde, on ne sait pourquoi, a échappé à Graser, lequel croyait qu'on ne la rencontrait pas avant le Moyen Empire[3]; elle est cependant figurée sur les monuments dès la IVe dynastie[4], et constituée, le plus souvent, par une poutre horizontale carrée et très grosse[5] : quelquefois aussi elle est d'épaisseur moindre, et ses extrémités, légèrement relevées, sont alors renforcées par des ligatures de cordes[6]. D'une façon générale, les variations de

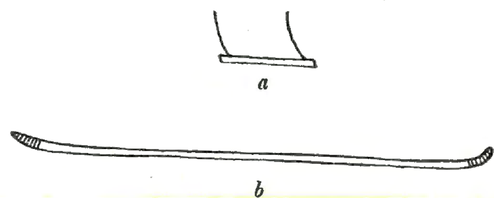


Fig. 141. — Deux types de vergue inférieure :
a) Type horizontal (L., D., II, 96);
b) Type à bouts relevés (L., D., II, 103 b).

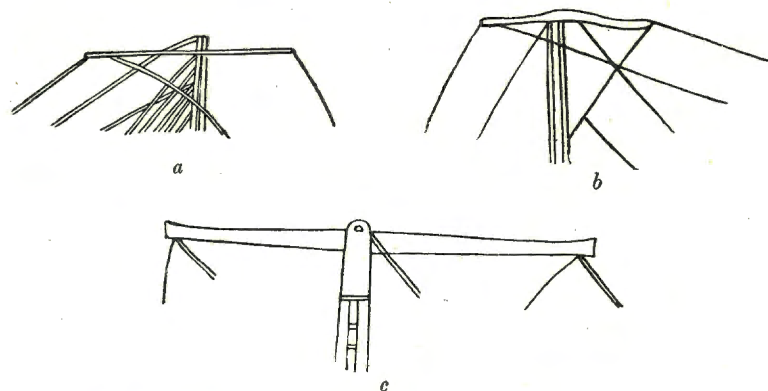


Fig. 142. — Types de vergues supérieures horizontales :
a) Type simple (L., D., II, 28);
b) Type jugiforme (L., D., II, 96);
c) Type à extrémités évasées (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII).

forme qu'elle présente (fig. 141) correspondent à celles qu'on observe aussi pour la vergue supérieure. Celle-ci, en effet, peut également se ramener aux deux

[1] *Sahure'*, II, p. 149 (cf. p. 364, note 1). — Les barques figurées L., D., II, 103 b, paraissent avoir des vergues de la même hauteur que le mât : mais Assmann (*loc. laud.*, note 2) estime à bon droit que la représentation est suspecte à ce point de vue.
[2] Assmann, p. 157. — Le point de voile ou point d'écoute est «le point d'attache de l'écoute au coin de la voile» (Jal, *Glossaire nautique*, p. 1191 — cf. plus bas (**111**)).
[3] *Resultate...*, p. 13 et 15 (cf. Assmann, *loc. laud.*).
[4] L., D., II, 28.
[5] L., D., II, 28, 96; *Dahchour* (1895), pl. XIX; *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI.
[6] L., D., II, 103 b.

mêmes types — type horizontal et type à bouts relevés[1] —, qui se sont seulement un peu plus compliqués en se développant. D'abord formé simplement d'une mince barre de bois (fig. 142, a)[2], le type horizontal, à partir de la Ve dynastie, augmente très vite de volume, et se renfle dans sa partie médiane, de façon à prendre l'apparence d'un joug (fig. 142, b)[3], ou bien s'étrangle près de ses extrémités, pour permettre à celles-ci de s'évaser (fig. 142, c)[4]. De son côté, le type relevé n'est qu'exceptionnellement simple (fig. 143, a)[5] : d'ordinaire, il est complété, non seulement par des cordages qui le consolident aux deux bouts[6], mais encore — et la vergue supérieure, par ce détail, se différencie essentiellement de la vergue inférieure — par un ou trois étriers jugiformes, disposés soit sur le milieu (fig. 143, b)[7], soit sur le milieu et les extrémités (fig. 143, c)[8].

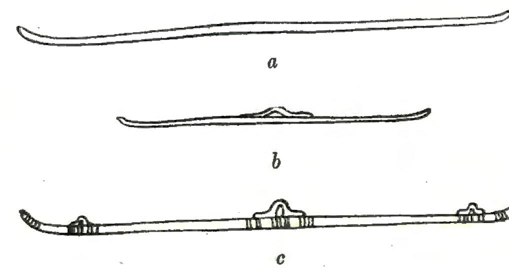
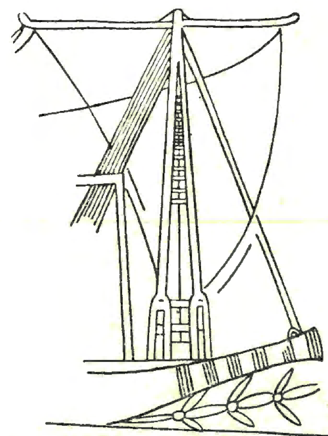


Fig. 143. — Types de vergues supérieures à bouts relevés.
a) Type simple (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX);
b) Type à étrier unique (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII);
c) Type à triple étrier (L., D., II, 103 b).

Balancines et drisses de vergues. — C'est à ces étriers qu'étaient attachés les cordages employés à la manœuvre tant des vergues que de la voile. Sur la nature de ces cordages eux-mêmes, nous ne sommes qu'imparfaitement renseignés par les monuments; nous devinons seulement qu'ils avaient besoin d'être très solides, pour pouvoir élever des vergues qui paraissent, à la différence du mât, avoir été toujours faites d'une seule pièce, et qui devaient, par conséquent, représenter, avec la voile, un poids considérable. Pour la vergue haute

[1] Le type à bouts relevés est parfois cintré en forme d'arc complètement renversé (cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4891-4893, fig. 211 et pl. XXVIII). — Ces modèles, trouvés dans la tombe de Ppy-n-'nḫ-kam à Meir, appartiennent, à ce qu'il semble, à une époque de transition (cf. plus bas (**112**)).
[2] L., D., II, 28.
[3] L., D., II, 64bis a, 96; *Deshasheh*, pl. VI. — Ce renflement est percé d'un trou dans les modèles nos 4891-4893 de Reisner : mais ces modèles ne sont pas du type horizontal (cf. la note 1).
[4] Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI.
[5] *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX (première barque).
[6] L'opinion suivant laquelle cette consolidation aurait été obtenue par des pièces de bois faisant office de jumelles paraît dénuée de fondement.
[7] *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII et XIX (deuxième barque).
[8] L., D., II, 103 b (les parties de la vergue correspondant aux étriers sont ici, comme les extrémités, renforcées au moyen de cordes).

tout au moins, il semblerait que le nombre de ces cordages dût être de trois au minimum, savoir deux drisses servant de balancines [1], et une drisse de vergue proprement dite. En fait, les balancines n'apparaissent guère, dans les représentations, avant la XII[e] dynastie [2], et les exemples de drisses de vergue tirés des bas-reliefs de l'Ancien Empire sont souvent très douteux [3]. Il est vraisemblable, cependant, que le cordage qu'on voit, dans certaines barques des IV[e]-VI[e] dynasties, partir du sommet et descendre entre les deux fûts du mât-chèvre (fig. 144) [4], figure bien la manœuvre au moyen de laquelle on hissait ou on amenait la vergue supérieure, et, avec elle, toute la voilure de l'embarcation. A supposer qu'il ne la figurât pas, d'ailleurs, il serait nécessaire de restituer, dans toutes ces barques, une manœuvre de ce genre : sans doute même faut-il y restituer aussi des balancines, car, étant données les dimensions de la voile à cette époque, et, par suite, la charge que la haute vergue avait à supporter, les Égyptiens ont dû être amenés de très bonne heure, pour garantir cette vergue contre les dangers de rupture, à la soutenir, à ses deux extrémités, par des cordages partant de la tête du mât.


Fig. 144. — La drisse de vergue (? — *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX).

Et sans doute encore, dans ces mêmes barques — dont beaucoup présentaient des dimensions considérables —, faut-il restituer, non seulement une drisse, mais un grand nombre de drisses, attachées à distances régulières sur les vergues, comme on l'observe à une époque postérieure, dans les représentations et sur les modèles de la XII[e] dynastie, par exemple [5]. Pour la même raison, on doit imaginer la vergue basse munie, tout comme l'autre, de balancines — destinées à la soutenir, elle aussi, quoique d'une façon un peu différente [6]

(1) La balancine est un cordage qui, descendant de la tête du mât, va soutenir la vergue à son extrémité (cf. Jal, *Glossaire nautique*, p. 220).

(2) Cf. cependant Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. vii : « In the reliefs of the IV[th] to VI[th] Dynasties... the spars are hung by ropes to the top of the mast » — et aussi plus bas **(113)**.

(3) Cf. la note suivante.

(4) L., *D.*, II, 28 (?), 45 *b* (?). — Les seuls exemples certains sont fournis par le mastaba du Louvre (cf. pl. III, et p. 369, note 7) et par le tombeau de 'Isj à Deir el-Gebrâwi (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX, première barque, et pl. XX). Il se pourrait aussi que les deux fragments de cordages (?) qu'on observe dans une barque de L., *D.*, II, 64[bis] *a* (registre supérieur), fussent des drisses de vergue, mais la représentation, assez énigmatique, semble bien être fautive.

(5) Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. xii. — Cf. *Beni Hasan*, I, pl. XIV.

(6) Cf. p. 370.

— en un mot, reconstituer par la pensée tout un système très complet de manœuvres mobiles dont l'importance était proportionnée à celle de la voilure elle-même. Mais, encore une fois, pour nous renseigner sur ces différentes questions, nous possédons peu ou pas de documents : le mieux est donc de supposer une barque schématique, réduite aux manœuvres essentielles qu'elle ne pouvait pas ne pas comporter, et d'essayer de se représenter, à l'aide des données malheureusement si incomplètes des monuments, la façon dont ces manœuvres fonctionnaient.

Nous venons de voir que, pour la montée de la vergue, ces cordages indispensables pouvaient se ramener aux drisses et aux balancines. Les unes et les autres appartiennent à la catégorie des manœuvres qu'on appelle aujourd'hui courantes, parce qu'une partie en court, en effet, sur le rouet tournant d'une poulie [1]. Mais les Égyptiens n'ont jamais connu la poulie, ni, à plus forte raison, le palan à itague — lequel n'est qu'une combinaison de deux poulies —, ni, d'une façon générale, les différents appareils, moques, moufles, treuils, etc., qui, en allégeant le poids d'un fardeau, diminuent d'autant l'effort nécessaire pour le soulever [2]. La théorie de Jal, pour qui l'existence de la poulie en Égypte se déduit surtout des difficultés que les Égyptiens auraient eu à surmonter, dans leurs constructions navales ou autres, s'ils ne l'avaient pas connue [3], repose sur une base vraiment bien fragile : et, d'autre part, la poulie de bois conservée au Musée de Leyde [4], outre que l'usage auquel elle a dû servir est assez difficile à déterminer [5], date vraisemblablement d'une époque trop basse pour qu'on puisse en tirer des conclusions quelconques. Comme l'érection du mât [6], la montée des vergues et de la voile était donc bien plutôt, en réalité, une question de main-d'œuvre, et exigeait seulement les efforts concertés d'un équipage suffisamment nombreux [7]. De toutes façons, l'opération pouvait toujours s'exécuter par

(1) Cf. Jal, *Glossaire nautique*, p. 537.

(2) Telle est aussi l'opinion d'Assmann (*Sahure*ʿ, II, p. 141), lequel tient pour entièrement erronée l'opinion contraire, soutenue tant par Graser (*Resultate*..., p. 7) que par Rühlmann (*Allgemeine Maschinenlehre*, p. 5 et 81). — Cf. aussi la note suivante.

(3) *Archéologie navale*, I, p. 79, 82 et 99. — Cf. encore Wilkinson, II, p. 225.

(4) Wilkinson, II, fig. 412.

(5) Wilkinson (*loc. laud.*) reconnaît lui-même que cette poulie provient vraisemblablement d'un *châdoûf*.

(6) Cf. p. 361-362.

(7) C'est ainsi que, dans l'une des barques du mastaba du Louvre (cf. pl. III), la manœuvre est effectuée par quatre hommes. L'un d'eux est debout sur le pont; les trois autres, suspendus en grappe, les pieds dans le vide, à la drisse de vergue, abraquent celle-ci par un mouvement très justement observé, et rendu de la façon la plus vivante et la plus pittoresque. Un cinquième matelot,

la seule force des bras. Dans le cas le plus simple, c'est-à-dire lorsqu'il s'agissait d'une vergue supérieure à trois manœuvres[1], la drisse était attachée soit directement sur la partie médiane de la vergue[2], soit dans le trou du renflement jugiforme constitué par cette partie médiane[3], soit enfin dans l'étrier qu'on observe parfois, nous l'avons vu, à la place de ce renflement[4]; les balancines étaient fixées aux deux autres étriers[5], ou bien, lorsque la vergue n'en comportait pas, s'attachaient aux deux extrémités de celle-ci : c'est pour les empêcher de glisser qu'on entourait alors ces extrémités de cordages[6], ou qu'on leur donnait cette forme évasée dont nous avons déjà parlé, et qui est si caractéristique des barques du tombeau de Tî, par exemple[7]. Les balancines de la vergue inférieure étaient attachées par un procédé analogue. Il est vrai qu'en principe cette dernière vergue aurait pu ne pas en comporter (de même qu'elle ne comportait pas de drisse), puisqu'elle demeurait toujours sans doute au niveau du bordage, et ne suivait pas la vergue supérieure dans son mouvement ascensionnel. Dans la pratique, toutefois, comme son poids, joint à celui de la voile qui y était fixée, eût risqué de ralentir ou même d'entraver cette ascension, il est probable qu'on la soulageait au moyen de fausses balancines, afin de contrarier la poussée en direction du sol qu'elle avait tendance à exercer sur la masse formée par la vergue supérieure et la voilure. Ces fausses balancines, qui ne servaient pas à élever la basse-vergue, mais seulement à la soutenir, étaient nouées par en haut autour du mât, sans doute vers le milieu des fûts, et l'on pouvait, au besoin, les y nouer pendant qu'on hissait la vergue supérieure, ou même avant de commencer l'opération; au contraire, les balancines de la haute-vergue, qui contribuaient, avec la drisse, à élever celle-ci, passaient nécessairement comme cette drisse, elle-même, par le haut du mât, et l'extrémité libre ne pouvait en être arrêtée qu'une fois cette vergue mise en place.

accroché de tout son long à l'étai d'avant, paraît avoir pour rôle de contrarier le mouvement en arrière que les efforts des quatre autres tendraient à imprimer au mât.

[1] Cf. p. 368.

[2] Il devait en être ainsi pour les vergues sans renflement médian (cf. L., *D.*, II, 28, et Reisner, *Models of Ships and Boats*, n° 4890 et pl. XXVIII), comme aussi pour celles dans lesquelles ce renflement était plein (L., *D.*, II, 64bis*a*, 96, etc.); dans ce dernier cas, la drisse s'attachait sans doute des deux côtés de la saillie ainsi formée.

[3] Cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4891-4893 (=pl. XXVIII, et fig. 211 et 213).

[4] Cf. p. 367, note 7.

[5] Cf. p. 367, note 8.

[6] On peut donc penser que la vergue supérieure des barques figurées *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII et XIX (2e barque), était munie de cordages de ce genre.

[7] Cf. p. 367, note 4.

En l'absence de toute poulie, drisse et balancines, à partir de la XIIe dynastie, traversaient chacune par un trou — ou peut-être toutes les trois par le même trou — l'une de ces nombreuses protubérances semi-circulaires (dont la réunion formait un véritable calcet) qu'on voit disposées régulièrement, à cette époque, des deux côtés du sommet du mât[1] : elles redescendaient ensuite le long de celui-ci, et les matelots les nouaient autour du pied, une fois que la vergue supérieure avait atteint la hauteur convenable[2]. Les Égyptiens de l'Ancien Empire paraissent avoir connu un système assez analogue, mais ne l'avoir appliqué qu'à leurs bateaux de mer : tout au moins les barques de Sahurē[3] sont-elles les seules, jusqu'ici, dans lesquelles les traverses-échelons du mât-chèvre se prolongent, sur la face extérieure des deux fûts, par des têtes semi-circulaires, qui pouvaient remplir, elles aussi, l'office d'un calcet, et livrer passage à la drisse et aux balancines[4]. Dans les barques de rivière, le procédé était beaucoup plus simple : les manœuvres mobiles de la vergue haute traversaient directement le mât, par des ouvertures ménagées, non pas sur les côtés, mais à l'intérieur même du sommet. Le fait ne se déduit pas seulement de l'absence, dans les représentations de barques fluviales appartenant à cette période, de tout dispositif débordant latéralement le mât : il est établi en outre, de la façon la plus certaine, par trois des modèles de Meir conservés au Musée du Caire. Les deux premiers, qui proviennent de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam[5] et peuvent, par conséquent, être considérés comme datant encore de l'Ancien Empire[6], reproduisent un mât-chèvre dont le sommet, dans sa partie massive, comporte, indépendamment du trou auquel on attachait l'extrémité de l'étai[7], deux autres trous, visiblement destinés à laisser passer, l'un la drisse, et l'autre les balancines (fig. 145, *a*)[8]. Le troisième modèle est peut-être plus instructif encore; le type des barques avec lesquelles il a été trouvé prouve qu'il appartient à une

[1] Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4798 (fig. 7), 4869 (pl. XXVIII), etc. Ces saillies formaient autant de caps de mouton, dans lesquels passaient également les haubans (Assmann, *op. cit.*, p. 146).

[2] Reisner, *op. cit.*, p. xii. Peut-être aussi les drisses et les balancines étaient-elles parfois attachées à des chevilles de bois plantées verticalement dans le plat-bord (cf. plus bas **(114)**).

[3] *Sahurē*, pl. XI-XIII et p. 146.

[4] Celles-ci passaient évidemment par les têtes des échelons supérieurs, celles des autres échelons (cf. plus haut, p. 360, note 9, et plus bas **(115)**) étant réservées aux haubans.

[5] Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4882 (fig. 191) et 4883 (pl. XXVII).

[6] Cf. p. 279, note 2.

[7] Cf. p. 356, note 6.

[8] Reisner, *op. cit.*, fig. 191, *g* (cf. aussi la figure 197, qui montre peut-être un de ces cordages en place?).

époque plus récente que les modèles précédents[1], et lui-même est déjà, d'ailleurs, constitué par un fût unique, c'est-à-dire comme le sont régulièrement tous les mâts à partir des XIe-XIIe dynasties : néanmoins, au lieu d'être, comme ceux-ci, muni d'œillets latéraux (fig. 145, *c*), il comporte encore les mêmes trous que le mât-chèvre, et disposés de la même façon à sa partie supérieure (fig. 145, *b*)[2]. Dans ce type de transition qui annonce déjà, par sa forme, le type de l'âge suivant, cette survivance d'une technique particulière aux époques antérieures montre assez à quel point celle-ci avait dû être en usage en Égypte pendant toute la durée de l'Ancien Empire.

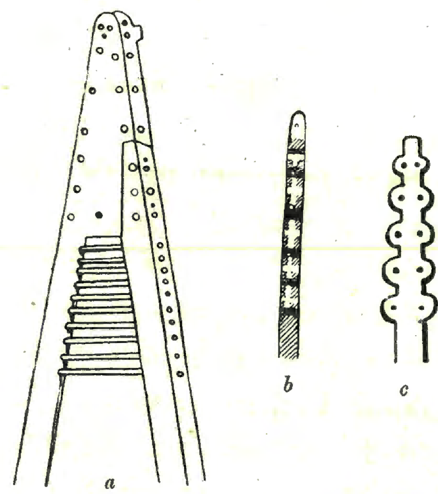


Fig. 145. — Façon dont étaient disposées les ouvertures destinées à laisser passer la drisse et les balancines.

a) Ouvertures ménagées dans la partie massive de la tête du mât-chèvre (VIe dynastie? — Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 191);

b) Ouvertures ménagées dans la partie supérieure d'un mât à fût unique (période intermédiaire entre l'Ancien et le Moyen Empire — Reisner, *op. cit.*, fig. 214);

c) Ouvertures ménagées dans des œillets semi-circulaires disposés des deux côtés de la tête d'un mât à fût unique (XIe-XIIe dynasties — Reisner, *op. cit.*, fig. 7).

Lorsque la vergue supérieure était à plusieurs drisses, ou soutenue par plus de deux balancines, le principe demeurait le même : des ouvertures étaient seulement pratiquées en plus grand nombre dans le mât, afin de laisser passer ces différents cordages. Le plus difficile devait être d'empêcher, ou, tout au moins, d'atténuer une usure de la corde que le frottement direct sur le bois à l'intérieur des trous et l'échauffement qui en résultait ne pouvaient manquer d'amener très rapidement. Il est probable que, pour remédier à cet inconvénient, on enduisait d'une matière lubréfiante — qu'on renouvelait sans doute constamment pendant l'opération de la montée de la vergue — à la fois les cordages et les ouvertures dans lesquelles ils passaient : mais il y a là un de ces trop nombreux problèmes qu'on ne peut que poser sans les résoudre. De même, on a pu parfois se demander de quel côté du mât étaient disposées les vergues[3] : même les représentations qui paraissent parfaitement claires à ce point de vue ne permettent pas, en effet, de répondre avec certitude à la question, parce que, le mât-chèvre y étant toujours montré de face, il faut lui faire

(1) Reisner, *Models of Ships and Boats*, n° 4894 (note 2).

(2) Idem, pl. XXIX et fig. 214. — Cf. aussi les modèles nos 4887 (fig. 206) et 4888 (provenant tous les deux de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam).

(3) Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. xii.

faire, par la pensée, une conversion qui, suivant qu'on l'imagine exécutée à droite ou à gauche, a pour effet de rejeter les vergues soit d'un côté, soit de l'autre. La logique, toutefois, exige que celles-ci aient été habituellement placées en avant du mât : et il en est bien ainsi, semble-t-il, dans les barques d'exécution soignée, où les bras de vergues, l'étai d'arrière et les haubans sont d'ordinaire visibles, alors qu'ils devraient être partiellement cachés par la voile, si celle-ci était derrière le mât[1]. Ainsi placée en avant, d'ailleurs, la vergue était beaucoup plus facile à hisser : surtout elle offrait au vent la surface entière de la voile, dont une partie aurait été au contraire arrêtée par le mât, et inutilisée, si elle se fût trouvée en arrière de celui-ci. Le seul désavantage de cette position en avant était que la vergue, par le fait de la violente poussée exercée de la sorte sur la voile, tendait à s'écarter sans cesse du mât : et les Égyptiens devaient avoir fort à faire pour l'y maintenir, une fois montée, à la place qu'elle devait occuper[2].

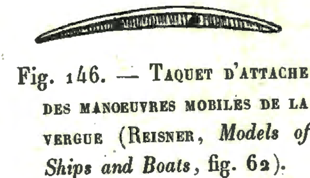


Fig. 146. — Taquet d'attache des manœuvres mobiles de la vergue (Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 62).

Ils commençaient, bien entendu, par arrêter solidement la drisse et les balancines quand celles-ci avaient fini de remplir leur office. A cet effet, ils en attachaient les extrémités inférieures soit autour de la base du mât[3], soit dans les trous d'un taquet de bois, cintré en forme d'arc, et attaché, non pas au mât lui-même ou au plat-bord, comme les taquets à cornes d'aujourd'hui[4], mais derrière le pied du mât, sur le pont (fig. 146)[5], comme ceux qu'on appelle taquets debout[6]. Ce n'était là, toutefois, qu'un moyen indirect d'assujettir la haute-vergue. Un autre, plus immédiatement efficace, consistait à lier celle-ci

(1) Cf., par exemple, Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI. — Dans toutes ces barques, la vergue inférieure se trouve, par rapport au mât, dans une position exactement contraire à celle de la vergue supérieure : sans doute ne faut-il voir là qu'un exemple de cette asymétrie intentionnelle qu'on relève si souvent, à cette époque, entre les différentes parties d'une même représentation (cf. p. 365).

(2) Les vergues et la voile étaient suspendues horizontalement par rapport au mât. Reisner (*op. cit.*, p. xii, note 1) établit que les anciens Égyptiens n'ont jamais suspendu leurs voiles diagonalement, comme on l'observe dans certains bateaux modernes de Dongola, par exemple. Cette position nécessite en effet, pour tourner la vergue, l'emploi d'une poignée dont on ne trouve pas trace sur les vergues des modèles.

(3) Tout au moins Reisner (*loc. laud.*, p. xii) a-t-il relevé ce mode d'attache dans les modèles du Moyen Empire, et il n'y a aucune raison de penser qu'il n'ait pas été déjà en usage aux époques antérieures (cf. p. 371).

(4) Cf. Jal, *Glossaire nautique*, p. 1428.

(5) Il en est ainsi, en tout cas, dans le seul exemple de taquet qui nous soit parvenu en place (Reisner, *op. cit.*, n° 4808 et fig. 62).

(6) Jal, *loc. laud.*

au mât par le moyen de drosses de racage[1]. A la vérité, ces drosses ne sont jamais figurées dans les représentations : mais aucun autre mode d'attache n'y est figuré non plus; et, comme les drosses sont le plus simple de tous, en même temps que le plus souple, il est légitime de supposer que les Égyptiens les employaient, à l'époque de l'Ancien Empire, de préférence aux colliers de racage proprement dits[2]. Elles-mêmes n'étaient, au reste, qu'une variété de racages, formés par des cordes ou par des lanières de cuir nouées en croix ou autrement, et elles rendaient tous les services qu'auraient pu rendre des racages véritables[3]. La basse-vergue, elle aussi, était vraisemblablement consolidée de la même manière : certains exemples, dans lesquels cette vergue paraît passer dans l'espace laissé entre les deux fûts, sont évidemment de pure fantaisie[4].

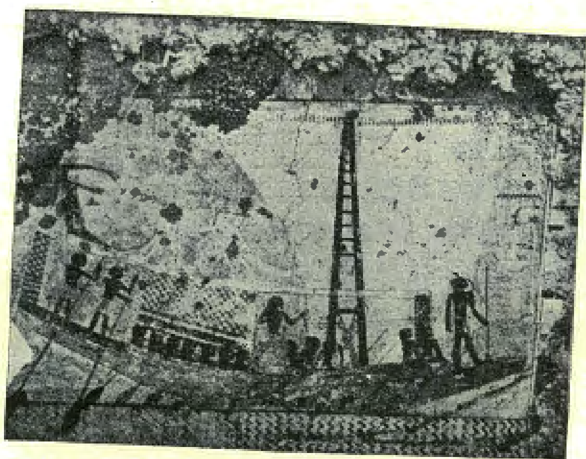


Fig. 147. — Voile faite de cueilles disposées horizontalement (*Dahchour*, 1895, pl. XIX).

Les cueilles de la voile. Voiles coloriées. — Tout comme les questions relatives aux vergues, celles qui ont trait à la voile ne peuvent être, pour la plupart, résolues que par hypothèse. Il paraît certain que la voile, le plus souvent, devait être en toile de lin : dans les petites barques, cependant, elle pouvait sans doute être faite aussi de papyrus[5], ou même de cuir. Elle était ordinairement constituée, en tout cas, par la réunion d'un nombre plus ou moins considérable de cueilles cousues entre elles[6]; mais, tandis que les cueilles des voiles modernes sont

(1) On appelle ainsi des « cordages liant les vergues au haut des mâts qui doivent les soutenir » (Jal, *Glossaire nautique*, p. 605).

(2) Les racages sont des colliers qui entourent le mât, et dont les extrémités sont attachées à la vergue. Ils sont faits, soit d'un cercle de fer, soit d'un chapelet de boules de bois et de planchettes traversées par une corde (*idem, idem*, p. 1251).

(3) On pourrait admettre aussi que le sommet du mât comportait une partie entaillée dans laquelle la vergue venait s'encastrer. Mais nous ne possédons aucune preuve que les Égyptiens aient jamais fait usage d'un semblable procédé : et celui-ci, d'ailleurs, outre qu'il aurait pu être dangereux pour la solidité du mât, n'en aurait pas moins nécessité l'emploi de drosses de racage.

(4) L., *D.*, II, 28 (barque de gauche). — Cf. aussi Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. vii.

(5) Cf. Wiedemann, *Herodot's zweites Buch*, p. 387.

(6) Les cueilles sont les « bandes ou largeurs de toile qui entrent en composition dans une voile » (Jal, *Glossaire nautique*, p. 551).

disposées verticalement les unes à côté des autres, celles des voiles égyptiennes, tout au moins si l'on en juge par les très rares représentations dans lesquelles ce détail est indiqué (fig. 147)[1], semblent avoir été au contraire horizontales, c'est-à-dire superposées dans le sens de la largeur[2]. L'une de ces représentations prouve en outre que les Égyptiens, dès ce moment, décoraient leurs voiles d'ornements coloriés[3]; il est vrai que le seul exemple qu'on relève, sous l'Ancien Empire, d'une voile ainsi décorée provient d'une barque royale (fig. 148)[4] : mais il est probable que les grands personnages se plaisaient, alors déjà, à copier sur ce point le luxe des rois, en vertu d'une tradition qui s'était conservée encore en Égypte sous le Nouvel Empire[5], et qu'on retrouve beaucoup plus tard, en Europe, à l'époque du Moyen Âge[6]. La façon dont était réalisée cette décoration est, malheureusement, assez difficile à déterminer. Borchardt a très justement rappelé[7] que les étoffes égyptiennes tissées en plusieurs couleurs[8] ou peintes ne nous sont connues

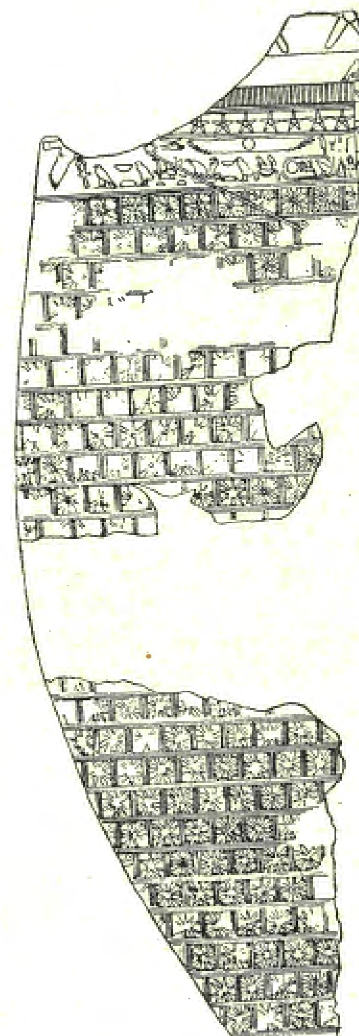


Fig. 148. — Voile décorée d'ornements coloriés (Borchardt, *Sahure'*, II, pl. IX).

(1) *Sahure'*, II, pl. IX; *Dahchour* (1895), pl. XIX.

(2) Cette remarque est d'Assmann, lequel observe, à ce propos, que les Malais partagent avec les anciens Égyptiens cette préférence pour les cueilles horizontales (*Sahure'*, II, p. 160).

(3) *Sahure'*, II, pl. IX (barque royale de Sahure'). Ces ornements consistent en rosettes de deux types, enfermées dans des cases rectangulaires, et qui sont reproduites alternativement sur toute la largeur de chacune des cueilles. — Sur l'usage des voiles coloriées en Égypte, cf. Jal, *Archéologie navale*, p. 84, et Wiedemann, *Herodot's zweites Buch*, p. 387 : tous deux rappellent à cette occasion le passage d'Ézéchiel (xxvii — 7) : « Byssus varia de Aegypto texta est tibi in velum, ut poneretur in malo ». — Le texte de Pline, XIX, V, auquel renvoie également Wiedemann, parle seulement des voiles de couleur qui distinguaient les vaisseaux des généraux d'Alexandre, et de la voile de pourpre du vaisseau de Cléopâtre.

(4) *Sahure'*, II, pl. IX.

(5) Cf., par exemple, Wilkinson, II, pl. XIII et fig. 404.

(6) Jal, *Archéologie navale*, I, p. 84.

(7) *Sahure'*, II, p. 24.

(8) C'est-à-dire par le procédé auquel semble faire allusion, même pour les voiles de barques, le passage d'Ézéchiel cité plus haut (cf. la note 3), si on le prend à la lettre.

que par des spécimens de très petites dimensions, en sorte que les motifs dont étaient décorées des pièces aussi considérables que la voile de la barque d'apparat de Sahure‛ devaient bien plutôt être faits de morceaux rapportés, cousus les uns à côté des autres sur toute la largeur des cueilles. Toutefois cette technique — comme Borchardt le fait observer lui-même[1] — ne s'étant, jusqu'à présent, rencontrée que dans des objets de cuir, tels que des tentes, ce point reste des plus douteux. Une voile en cuir eût été en effet beaucoup trop lourde dans une barque tant soit peu grande : rien n'autorise même à penser que les Égyptiens, pour fortifier leurs voiles, les aient jamais garnies de ces bandes de peau, cousues en long et en large, qu'on observe parfois[2] dans les voiles des barques grecques ou romaines, et qui donnent à l'ensemble, dans les dessins antiques, l'apparence d'un damier[3].

Les ralingues. — A défaut de bandes de ce genre, les Égyptiens, pour renforcer tout au moins les bords de la voile, et les empêcher de s'effilocher trop vite, ne pouvaient manquer, dès cette époque, de les ourler au moyen de ces cordes, appelées aujourd'hui ralingues, qui sont cousues tant sur les deux côtés (ralingues de chute) que sur les rebords supérieur et inférieur (têtière et ralingue de fond)[4] : mais on ne saurait non plus vérifier ce détail dans les représentations. Comme l'artiste a coutume d'indiquer seulement par une ligne très mince les contours de la voile — peut-être, ainsi que l'a suggéré Graser[5], afin que ceux-ci ne se confondent pas avec les cordages, lesquels sont, d'ordinaire, bien plus fortement accentués — les ralingues latérales ne sont jamais visibles : et, quant aux autres, elles ne se distinguent pas des cordes par lesquelles la voile, en haut et en bas, était fixée aux vergues[6].

Les rabans. — Ces cordes ou rabans[7] ne sont elles-mêmes, au surplus, figurées que très rarement; toutefois, les exemples qu'on en relève dans deux des

(1) *Sahure‛*, II, p. 24.
(2) Cf. Vars, *L'Art nautique dans l'Antiquité*, p. 80.
(3) Vars, *loc. laud.*
(4) Sur les ralingues, cf. Jal, *Glossaire nautique*, p. 1256.
(5) *Resultate...*, p. 5.
(6) Graser (*Resultate...*, p. 6) suppose cependant que le mince trait qui souligne le haut de la voile, dans l'une des barques du tombeau n° 1 de Sakkârah (cf. L., *D.*, II, 96), pourrait bien figurer une têtière; et l'hypothèse est assez vraisemblable.
(7) Les rabans sont des cordelettes au moyen desquelles on attache à la vergue soit la têtière (rabans d'envergure) soit l'empointure (rabans d'empointure) de la voile (Jal, *Glossaire nautique*, p. 1249-1250).

barques de Dahchour[1], — et, peut-être aussi, dans une des barques du tombeau de [hiéroglyphes] à Sakkârah[2] — prouvent que, sous l'Ancien Empire, elles attachaient la voile, non pas seulement aux deux extrémités, mais à la longueur tout entière de la vergue (fig. 149) : c'est pourquoi la têtière et la ralingue de fond, au lieu de figurer, comme dans la plupart des voiles modernes, deux croissants faisant saillie en avant des vergues, suivent celles-ci sur toute leur étendue, au point de se confondre avec elles. Ces rabans passaient très certainement à travers des œillets percés dans la ralingue ou dans le bord de la voile, et s'enroulaient ensuite autour de la vergue, pour venir enfin se nouer solidement aux deux bouts de cette dernière[3]; mais, certainement aussi, leur nombre était beaucoup moins considérable que ne l'est celui des lignes parallèles au moyen desquelles les artistes ont coutume de les représenter[4] : il n'y a là qu'une convention de dessin, précisément destinée, sans doute, à exprimer que la voile fait corps avec la vergue de la façon la plus étroite.

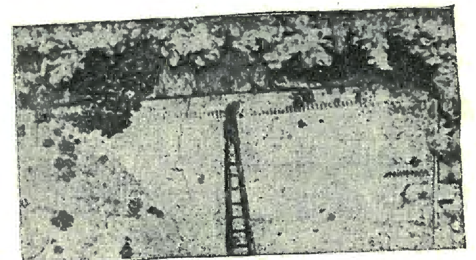


Fig. 149. — Rabans d'envergure attachant la voile à la vergue supérieure sur toute la longueur de celle-ci (*Dahchour* (1895), pl. XIX).

Manoeuvre de la voile. — Ce mode d'attache, qui laissait, en principe, très peu de jeu à la voile — ou, tout au moins, qui lui laissait toujours le même — devait, on le voit, lui enlever aussi beaucoup de sa souplesse, et faire de tout le système un ensemble assez rigide, dont on était forcé de modifier chacune des parties, aussi souvent qu'on voulait, suivant la violence du vent, augmenter ou

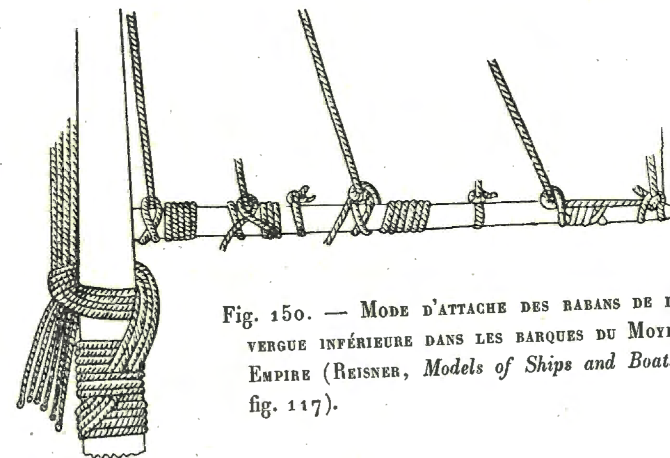


Fig. 150. — Mode d'attache des rabans de la vergue inférieure dans les barques du Moyen Empire (Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 117).

(1) *Dahchour* (1895), pl. XIX.
(2) L., *D.*, II, 96 — cf. aussi *Sahure‛*, II, pl. IX.
(3) Cette technique est celle qu'on observe, en tout cas, dans les modèles du Moyen Empire (Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. xii, et n° 4841, fig. 116-117) (cf. la figure 150) : elle y est seulement, parfois, un peu plus compliquée (Idem, n° 4935 et fig. 344).
(4) Cf. les notes 1 et 2. — Dans tous ces exemples, ces lignes sont d'une couleur différente de celle de la vergue.

diminuer la poche de la voile[1]. Encore si cette voile de l'Ancien Empire n'avait pas comporté de vergue inférieure, il y aurait eu moins d'inconvénient que le haut en fût attaché si complètement à l'autre vergue. Comme elle descendait presque jusqu'au niveau du pont, il eût suffi, pour en distendre ou en contracter la surface entière — tout au moins dans les barques de dimensions moyennes — d'allonger ou de raccourcir les amures[2] ou les écoutes[3], c'est-à-dire ces cordages, attachés à la muraille par l'une de leurs extrémités, et, par l'autre, aux angles inférieurs ou « points »[4] de la voile, qui assurent à celle-ci la mobilité et l'élasticité nécessaires, et permettent de la manœuvrer très aisément[5]. Mais la présence de la basse-vergue ayant pour résultat, en les rendant inutiles, de supprimer les points d'écoute[6], ce n'était plus sur les coins de la voile, mais sur les deux bouts de la vergue que l'écoute devait s'attacher. Dès lors, ce n'était plus non plus sur la voile, mais sur la vergue, et sur elle seule, que s'exerçait son action : l'écoute devenait bien plutôt ainsi une sorte de bras[7], qui pouvait modifier la position de la vergue par rapport au mât, et, par conséquent, celle de la voile par rapport au vent, mais qui n'exerçait aucune influence directe sur les variations de forme et de courbure de la voile elle-même. En dernière analyse, bien plutôt qu'une manœuvre de voile à proprement parler, il y avait là une manœuvre de vergue, et qui, lorsqu'on essaie de se la représenter, apparaît même, sinon comme très compliquée, du moins comme passablement gauche.

Elle était nécessairement liée, en effet, à celle de la vergue supérieure, c'est-à-dire que, là encore, le manque de poulie constituait une difficulté. Dans l'impossibilité où ils se trouvaient de coordonner par un procédé mécanique, comme on le fait d'ordinaire aujourd'hui pour la manœuvre des voiles à antennes doubles, les mouvements de l'une et l'autre vergue, les Égyptiens, à ce qu'il semble — et bien que les représentations, toujours muettes sur ce point, ne confir-

(1) Le système d'attache employé pour certaines voiles du Moyen Empire (Reisner, *Models of Ships and Boats*, n° 4935, fig. 344) paraît avoir été précisément imaginé pour remédier à cet inconvénient. Il est constitué par une corde qui, bien que liant étroitement la vergue et la voile, laisse cependant, entre l'une et l'autre, un espace et, par suite, un jeu suffisants.

(2) Jal, *Glossaire nautique*, p. 122.

(3) Idem, p. 614.

(4) Idem, p. 1191.

(5) C'est ainsi qu'on dirige, aujourd'hui encore, beaucoup de barques de petites dimensions, à voile descendant très bas. — Sur l'existence des amures et des écoutes dans les barques égyptiennes, cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 123.

(6) Cf. p. 366, note 2.

(7) Sur les bras, cf. plus bas, p. 379 et suiv.

ment ni n'infirment le fait — étaient obligés d'agir à la main sur toutes les deux en même temps, et, par suite, d'exécuter l'opération à plusieurs. Nous ignorons la façon dont procédaient les matelots qui agissaient sur la vergue inférieure. Peut-être, aux plus anciennes époques tout au moins, la dirigeaient-ils vraiment rien qu'avec la main, sans l'intermédiaire d'aucun cordage : l'hypothèse n'a rien d'absurde si l'on songe que, vers le même temps, d'autres hommes faisaient, avec leurs seuls poings, tourner autour de leur axe les rames sans mâtereau d'appui qui leur servaient de gouvernails[1]. Toutefois, comme une pareille méthode leur imposait l'obligation, la vergue une fois orientée dans le sens convenable, de la maintenir eux-mêmes en place, ils durent s'aviser très vite d'en réunir les extrémités aux murailles par le moyen de deux écoutes[2] : si les bas-reliefs ne nous montrent jamais celles-ci — et ne nous permettent pas, en conséquence, de déterminer à quelle date elles sont devenues d'un usage courant — c'est sans doute seulement parce qu'alors déjà, comme au temps d'Hérodote, les Égyptiens les attachaient à l'intérieur des murailles[3]. Il est vrai qu'un des modèles de barques provenant de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam semblerait prouver le contraire, puisqu'il comporte un tolet planté verticalement dans le plat-bord, et autour duquel est nouée une corde (fig. 151)[4]; mais, d'abord, il n'est pas sûr que la corde en question soit une écoute[5], et cet exemple, au surplus, outre qu'il reste unique jusqu'à présent, même dans les modèles, ne saurait s'appuyer d'aucune preuve tirée des bas-reliefs des IVe-VIe dynasties.

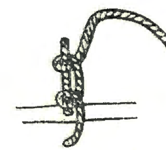


Fig. 151. — Cheville plantée dans le plat-bord, autour de laquelle on attachait les bras de la vergue inférieure (? — Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 196).

Les bras de vergue. — Au contraire, ceux-ci nous renseignent abondamment sur la manœuvre de la vergue supérieure : elle s'effectuait au moyen de deux de

(1) Assmann, *Sahureʿ*, II, p. 143. — Cf. p. 390.

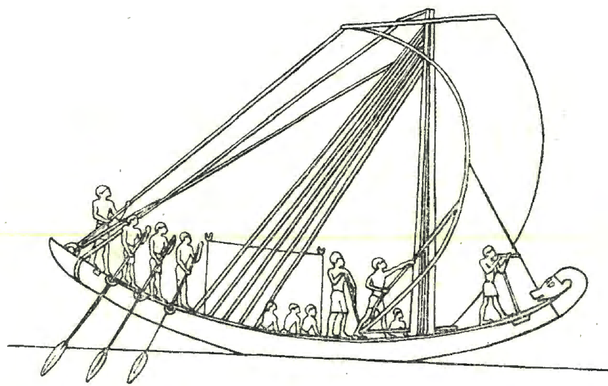
(2) Ou, plus exactement, de deux bras — cf. p. 378.

(3) Nous adoptons, en effet, l'interprétation donnée par Wiedemann (*Herodot's zweites Buch*, p. 161) du passage d'Hérodote, II, 36 : *τῶν ἱστίων .... τοὺς κάλους οἱ μὲν ἄλλοι ἔξωθεν προσδέουσι, Αἰγύπτιοι δὲ ἔσωθεν.* — Si l'on donne au contraire au mot *κάλοι* le sens de *câbles fixant le mât des deux côtés du navire* (cf. le scoliaste d'Apollonius, I, 565 — cité par Vars, *L'Art nautique*, p. 76), le passage s'applique aux haubans (cf. p. 360, note 10). Notons enfin qu'Assmann (Baumeister, *Denkmäler*, article *Seewesen*, p. 1621) traduit *κάλοι* par « cargues » : mais les cargues ne semblent pas avoir été connues en Égypte sous l'Ancien Empire (cf. p. 387, note 4).

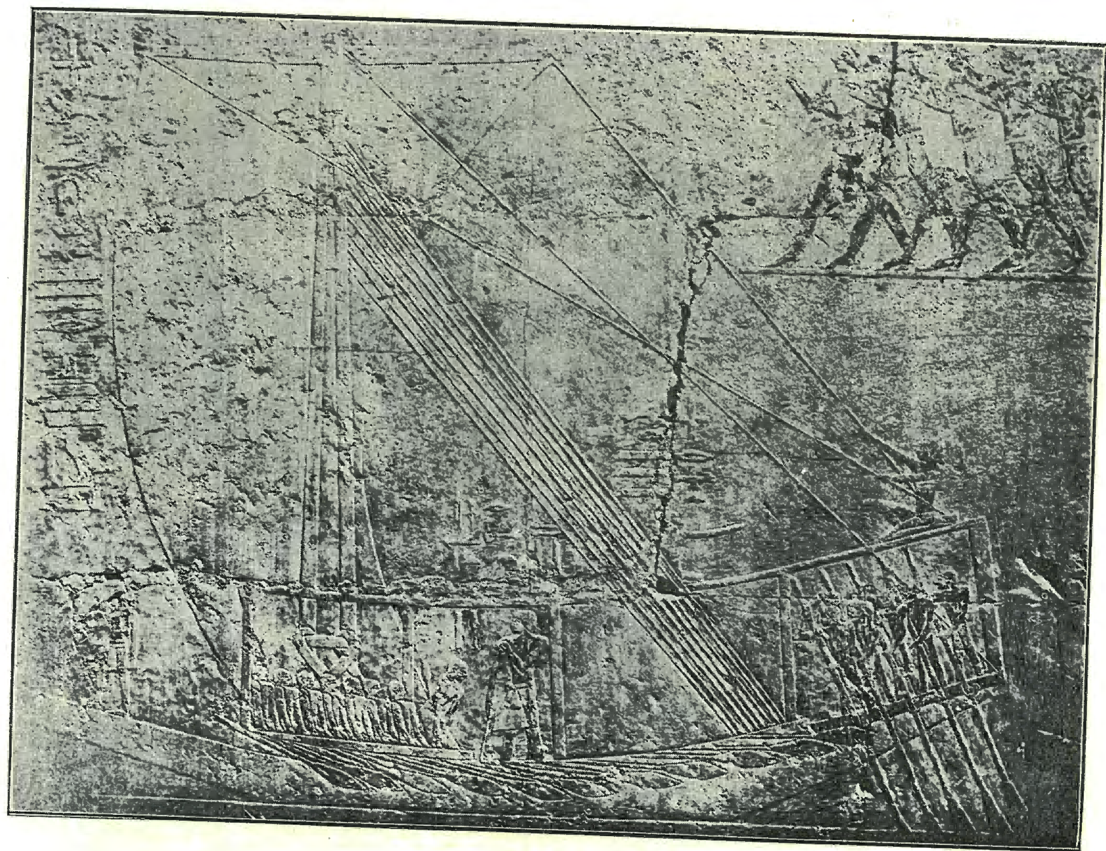
(4) Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 196.

(5) Reisner (*op. cit.*, p. 55) dit seulement que c'est un cordage de voile (« sail rope »); et ce terme peut aussi bien s'appliquer à une drisse (cf. plus haut, p. 371, note 2).

ces cordages, appelés bras, qu'on attache aux extrémités de la vergue, et qui permettent, en tournant cette dernière à droite ou à gauche, de présenter la



a



b

Fig. 153. — Deux modes d'attache de l'extrémité inférieure des bras de vergue : *a*) L., *D.*, II, 28; — *b*) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII.

voile à gauche ou à droite par rapport au vent[1]. La façon dont ces bras étaient

[1] Jal, *Glossaire nautique*, p. 336.

noués aux bouts des vergues[1] n'est presque jamais apparente dans les représentations[2]; par leur autre extrémité, ils étaient retenus à un étrier[3], ou bien à une sorte de galet plat[4], disposés tantôt au niveau du pont, et tantôt sur le toit de la cabine (fig. 153). C'est à l'une ou à l'autre de ces deux places, en effet, que

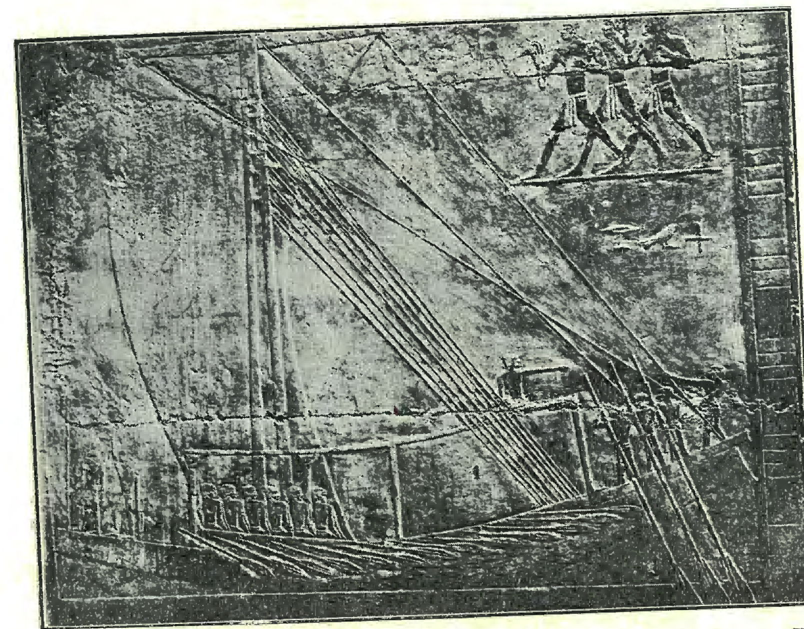


Fig. 154. — Bras de vergue manœuvrés du pont (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXXI).

se tenait l'homme chargé de les manœuvrer. Dans le premier cas, celui-ci est debout derrière les barreurs : telle est sa position habituelle dans les barques dont la cabine est dépourvue d'annexe arrière, c'est-à-dire dans les barques de la IVe dynastie, et aussi dans les barques d'époque postérieure qui se rattachent, à ce

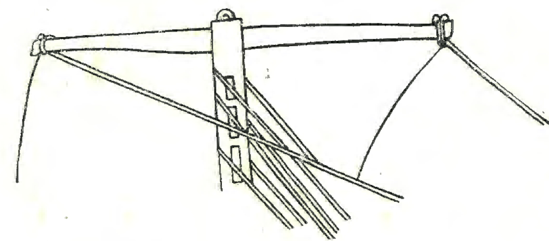


Fig. 152. — Mode d'attache des bras de la vergue supérieure aux deux extrémités de celle-ci (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIX).

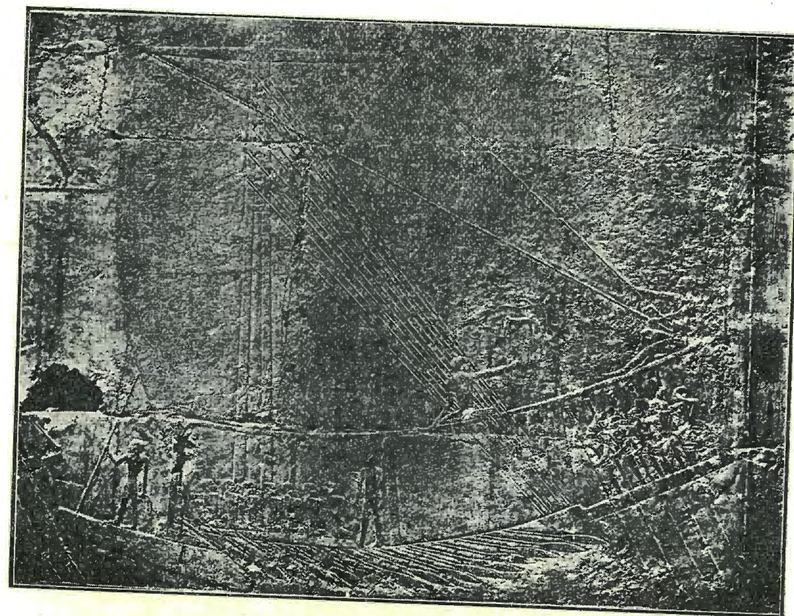
[1] Il arrive parfois qu'un seul des bras (?) soit figuré (L., *D.*, II, 45 *b* (?); cf. la note 5 de la page 383). — Dans cet exemple, l'extrémité libre du bras (?) est représentée « cueillie », et forme une glène dressée verticalement derrière l'homme qui manie le cordage : il faut évidemment imaginer cette glène posée à plat sur le toit de la cabine.

[2] Cf. cependant une des barques du tombeau de Tî (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIX), dans laquelle les bras paraissent s'attacher, par leur extrémité supérieure, dans deux sortes d'étriers (?) coiffant chacun l'un des deux bouts de la vergue (fig. 152).

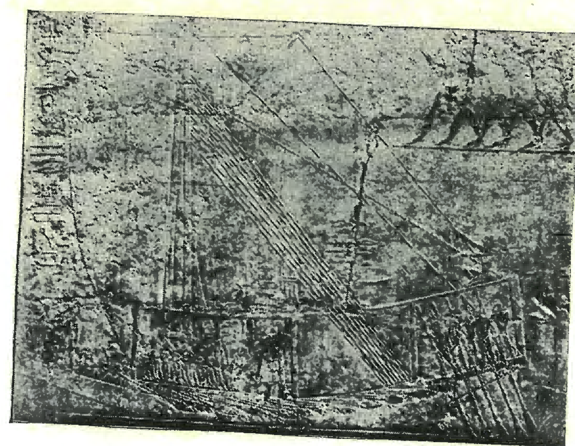
[3] L., *D.*, II, 28.

[4] Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII.

point de vue, au même type (fig. 154)[1]. Nous avons vu déjà que si cette annexe apparaît, dans les barques à voile, un peu plus tard que dans les barques à



a



b

Fig. 155. — Bras de vergue manoeuvrés du toit de l'annexe arrière de la cabine :
a) Par un matelot assis (Steindorff, *Das Grab des Ti,* pl. LXXVIII);
b) Par un matelot agenouillé (Idem, pl. LXXVII).

rames, la raison en est sans doute, précisément, qu'il a dû sembler tout d'abord impossible de la concilier avec la manœuvre des bras de vergue[2]. Mais comme,

[1] L., *D.*, II, 22 *d* (? la représentation est incomplète) et 28. — Pour les barques postérieures à la IVe dynastie, cf. p. 383, note 5.
[2] Cf. p. 264, note 5.

d'un autre côté, l'homme préposé à cette manœuvre risquait de plus en plus, à mesure que le nombre des barreurs allait croissant, de gêner ceux-ci dans leurs mouvements, et d'être lui-même gêné par eux, les Égyptiens, vers le milieu de la Ve dynastie[1], ont imaginé de le jucher en haut de la cabine, lorsque celle-ci comportait une annexe arrière (fig. 155). Il y est indifféremment figuré assis[2] ou agenouillé[3]; parfois aussi on le voit courir allégrement sur le toit, afin de tourner plus rapidement la vergue[4]. Il reprend régulièrement sa place debout derrière les barreurs dans les barques à cabine simple[5].

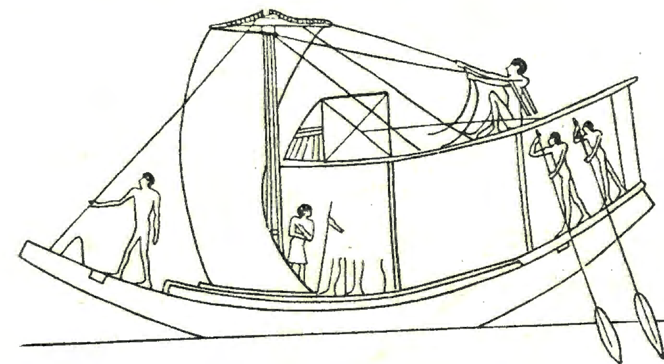


Fig. 156. — Bras de vergue constitués par deux cordages distincts (L., *D.*, II, 96).

Il semblerait que les deux bras dussent être constitués par deux cordages distincts, qu'on attachait séparément, pendant les intervalles des manœuvres, dans l'étrier ou le galet ménagés, pour les recevoir, sur l'étambot ou sur la cabine. En réalité, si quelques représentations, dans lesquelles on voit l'homme de voile les manœuvrer chacun d'une main, se prêtent en effet à une semblable interprétation (fig. 156)[6], un bien plus grand nombre[7] donnent à penser que les bras

[1] Cf. les notes 2 à 4.
[2] L., *D.*, II, 96; *Dahchour* (1895), pl. XIX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII-LXXIX; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX.
[3] L., *D.*, II, 45 *b* (?) et 64bis*a*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX.
[4] L., *D.*, II, 96.
[5] *Sheikh Saïd*, pl. V; *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX-LXXXI; mastaba du Louvre. — La barque reproduite L., *D.*, II, 45 *b*, semble seule faire exception à cette règle; et c'est peut-être une preuve de plus que le fragment de corde manœuvré, dans cet exemple, par un homme agenouillé sur le toit de la cabine n'est pas un bras en réalité (cf. la note 1 de la page 381), mais peut-être une seconde drisse de vergue (?).
[6] L., *D.*, II, 96.
[7] L., *D.*, II, 22 *d* (? — cf. Assmann, *Sahureʿ*, II, fig. 22 (?)) et 28; *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI. A propos du bas-relief reproduit L., *D.*, II, 28, Assmann

devaient former le plus souvent un cordage unique, jouant librement dans cet étrier ou ce galet, et suivant, par conséquent, les mouvements imprimés tantôt au côté de droite, et tantôt à celui de gauche[1]. Enfin ce bras unique pouvait aussi être enlevé à volonté de l'étrier ou du galet — lesquels ne devaient être,

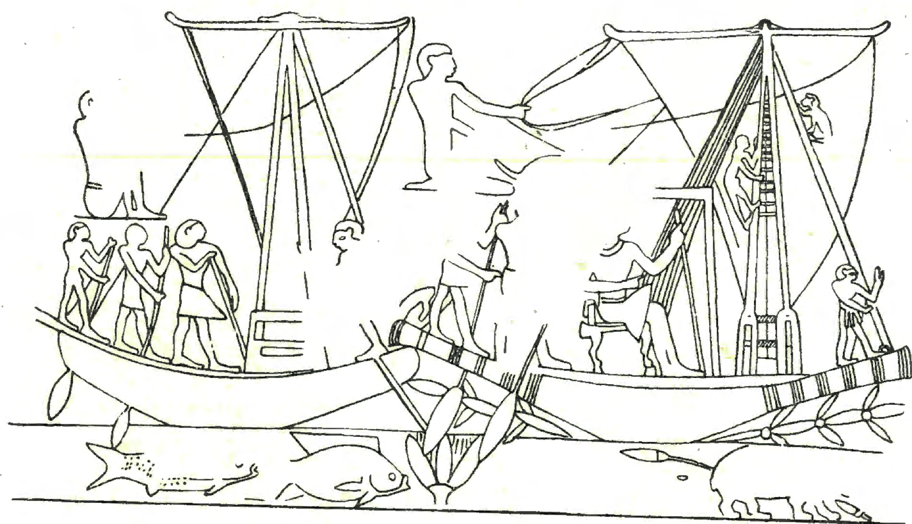


Fig. 157. — Bras de vergue manœuvrés à la volée (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX).

par suite, fermés que d'un seul côté —; il était alors manœuvré à la volée, si l'on peut dire, ou, plus exactement, à la façon dont sont manœuvrées les rênes d'un cheval (fig. 157)[2]. Ce dernier procédé visait sans doute à prévenir les frottements dans l'étrier, qui eussent très vite coupé la corde du bras; il paraît — bien que la règle comporte d'assez nombreuses exceptions — avoir été employé principalement lorsque celui-ci était dirigé de dessus la cabine[3], tandis que les deux autres s'observent indifféremment quelle que soit la position de l'homme de voile[4], et sans qu'il y ait lieu non plus d'essayer de faire à ce point

(*op. cit.*, p. 164) émet l'opinion que les représentations de ce genre sont inexactes, et que les deux bras devaient en réalité s'attacher séparément dans le dispositif, quel qu'il fût, adopté par les Égyptiens pour les fixer à l'arrière de la barque.

(1) Cf. fig. 155. — Pour produire ces mouvements, l'homme de voile, suivant les cas, plaçait une main sur chacun des deux côtés (*Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI, etc.) ou, plus rarement, les réunissait toutes les deux sur un seul (L., *D.*, II, 28).

(2) L., *D.*, II, 64bis *a* (?); *Dahchour* (1895), pl. XIX; *Sheikh Saïd*, pl. V (?); mastaba du Louvre; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX.

(3) L., *D.*, II, 64bis *a* (?); *Dahchour* (1895), pl. XIX; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XIX. — Cf. cependant *Sheikh Saïd*, pl. V (?), et le mastaba du Louvre.

(4) Homme manœuvrant du pont : L., *D.*, II, 22 *d* et 28; *Deshasheh*, pl. VI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX et LXXXI. — Homme manœuvrant de la cabine : L., *D.*, II, 96; Steindorff, *op. cit.*, pl. LXXVII-LXXIX.

de vue des distinctions d'époque. Tout au plus, peut-on noter que la seule représentation dans laquelle les deux bras sont nettement distingués l'un de l'autre provient d'une tombe de la Ve dynastie[1].

Les boulines. — Les manœuvres que nous venons de décrire supposent que le bateau naviguait avec vent arrière, vent de quartier ou vent largue, c'est-à-dire s'appliquent aux cas où l'angle du vent était très ouvert[2] : encore une fois, les cordages au moyen desquels elles s'effectuaient n'agissaient sans doute sur la voile, pour l'orienter, que par l'intermédiaire des vergues, celles-ci étant, selon toute vraisemblance, maniées séparément par deux hommes qui en mariaient les mouvements dans un effort coordonné. Au contraire, lorsqu'ils voulaient diminuer l'angle d'incidence du vent sur la voile, en d'autres termes, obliquer considérablement celle-ci, afin de la rapprocher le plus possible de la direction de celui-là — c'est la manœuvre qu'on appelle «aller au plus près» — les Égyptiens agissaient directement sur la voile en se servant de boulines. D'après la définition donnée par Jal[3], la bouline est un «cordage attaché par le moyen de branches à la ralingue latérale d'une voile», cordage qui, «tiré dans la direction de l'avant du navire, tend à présenter mieux au vent la voile qui est orientée obliquement à la quille» : Assmann[4] est le premier, et, jusqu'à présent, le seul auteur qui ait reconnu des exemples caractéristiques de ce genre de manœuvres dans trois représentations des IVe-V^e dynasties[5], provenant respectivement des tombeaux de et de à Gizeh, et du temple funéraire de Sahure^c à Abousir. La seconde[6] est la plus intéressante, parce qu'elle est la plus complète : dans les deux barques dont elle se compose, les deux boulines sont apparentes (fig. 158). Dans la première barque, la bouline de droite paraît fixée à l'étrave[7], tandis que celle de gauche est halée en arrière par un homme debout derrière le

(1) L., *D.*, II, 96.

(2) On appelle angle du vent l'angle formé par la direction du vent avec celle de la voile. — Le vent de quartier (dit aussi grand largue — cf. Jal, *Glossaire nautique*, p. 1538) est le vent intermédiaire entre le vent arrière et le vent largue.

(3) *Glossaire nautique*, p. 323.

(4) Cf. *Sahure^c*, II, p. 159-160, et p. 164. Précédemment déjà, le même auteur (Baumeister, *Denkmäler*, article *Seewesen*, p. 1594) s'était appuyé sur les barques du tombeau de (cf. la note 6) pour établir l'existence des boulines en Égypte à l'époque de l'Ancien Empire.

(5) On peut y joindre, semble-t-il, une représentation tirée du mastaba d'Akhout-hotep au Louvre; l'exemple est douteux, cependant, parce que le cordage au moyen duquel l'homme paraît agir sur la ralingue de chute n'est pas apparent.

(6) L., *D.*, II, 28 (reproduite dans *Sahure^c*, II, fig. 20).

(7) Cf. p. 357, note 3.

mât; dans la seconde, deux hommes, placés devant et derrière la voile, tirent respectivement à eux, par conséquent en sens contraire, les boulines de tribord et de bâbord : dans l'un et l'autre cas, celles-ci sont attachées sur les ralingues de chute, à peu près à la hauteur de la moitié de la voile. La barque du tombeau de , où se rencontre sans doute le plus ancien exemple connu de boulines[1], n'en fait voir encore qu'une seule, laquelle est figurée sous la forme

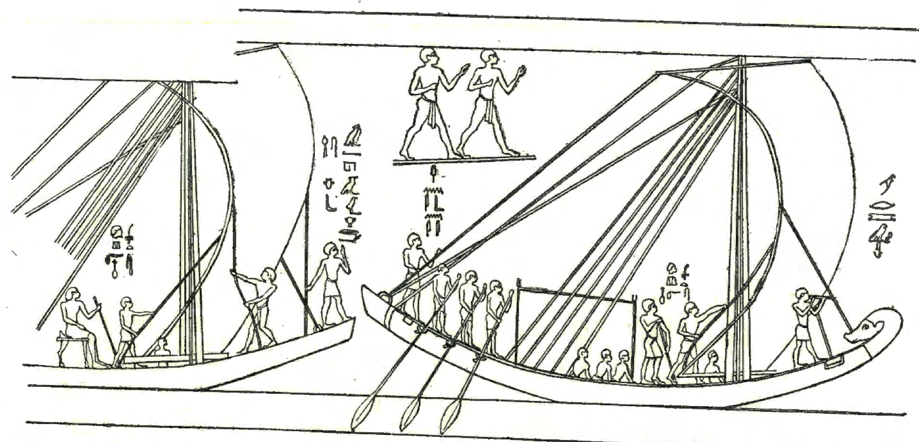


Fig. 158. — La manœuvre des boulines (L., *D.*, II, 28 = Borchardt, *Sahure'*, II, fig. 20).

d'un bout de cordage fixé assez bas sur le côté droit de la voile, et manœuvré par un personnage accroupi à l'avant, le dos tourné à l'étrave. Enfin, à Abousir[2], la bouline est réduite à un anneau de corde, fixé plus bas encore dans la ralingue, et sur lequel un homme tire fortement, afin de faire tourner la voile.

Ces représentations sont précieuses à plusieurs titres. Tout d'abord, comme l'a remarqué Assmann[3], elles se rapportent à un cordage d'un usage tout à fait exceptionnel dans l'antiquité — on ne le relève qu'en Égypte —, et qui, d'ailleurs, parce qu'il n'offrait d'utilité que dans les barques à voiles très hautes, a disparu dès l'époque du Moyen Empire[4]. D'autre part, — toujours comme l'a fait observer Assmann[5] — elles permettent un rapprochement de plus avec les barques malaises, dans lesquelles on retrouve ces mêmes boulines, comme on y retrouve aussi, nous l'avons vu, un certain nombre des détails les plus caractéristiques des barques égyptiennes des IVe-VIe dynasties, tels que le mât-chèvre à sommet recourbé[1] ou les cueilles horizontales[2]. Enfin, ces représentations nous fournissent un exemple de manœuvres courantes exerçant une action directe sur la voile : et le fait est assez rare, à l'époque qui nous occupe, pour valoir d'être noté. Excepté pour prendre le plus près, c'est toujours sur la vergue, en effet, qu'on agissait, dans toutes les circonstances où l'on voulait changer l'orientation de la voile, celle-ci se trouvant, de par son mode d'attache, emprisonnée entre les vergues comme entre les montants d'un cadre rigide. C'est pourquoi, ainsi que nous l'avons constaté déjà[3], elle était manœuvrée au moyen de bras, et non d'écoutes. Pour la même raison, elle ne comportait pas de cargues[4]. Elle ne pouvait pas non plus comporter de ris[5]; lorsque la violence du vent les obligeait à réduire la surface de voilure, les Égyptiens de l'Ancien Empire avaient peut-être recours, ainsi que l'a suggéré Jal[6], à un procédé qui fut usité pendant longtemps dans les galères du moyen âge : ils amenaient la voile, et la remplaçaient par une autre de dimensions moins grandes[7].

(1) *Sahure'*, II, fig. 22 et p. 164 (c'est la barque reproduite L., *D.*, II, 22 *d*, mais la représentation de Lepsius a précisément omis la bouline).
(2) *Sahure'*, II, pl. IX.
(3) *Sahure'*, II, p. 160.
(4) On retrouve ensuite la bouline, pour la première fois, dans les grands huniers du XVIIe siècle après J.-C. (Idem, *idem*).
(5) *Sahure'*, II, p. 160.

3. — Le gouvernail — Mécanisme du barrage égyptien.

On voit combien la manœuvre de la voile était gauche encore à cette époque, et l'on comprend qu'elle eût besoin, pour produire les effets qu'on voulait en obtenir, d'être soutenue à tout moment par des barreurs très sûrs d'eux-mêmes, et très précis dans leurs mouvements : or, ceux-ci avaient d'autant plus de mérite à se montrer tels, que leur façon de gouverner nous semble aujourd'hui

(1) Cf. p. 356, note 5.
(2) Cf. p. 375, note 2. Les barques égyptiennes peuvent encore être rapprochées des barques malaises au point de vue de leurs gouvernails (cf. p. 392).
(3) Cf. p. 378.
(4) La cargue est un «cordage dont la fonction est de relever une certaine partie d'une voile, ou de plisser et de rapprocher cette voile elle-même de la vergue qui la porte» (Jal, *Glossaire nautique*, p. 424). — La cargue suppose donc une assez grande indépendance de la voile par rapport à la vergue.
(5) Les ris sont proprement les «plis que fait une voile dans la partie qu'on en soustrait au vent, lorsqu'on diminue sa surface, trop large pour une circonstance de temps donnée» (Idem, p. 1287). — Même sur les voiles des modèles de barques du Moyen Empire, on ne relève pas de traces de ris (Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. XII).
(6) Jal, *Archéologie navale*, I, p. 85.
(7) Ce procédé est employé, aujourd'hui encore, dans les *dungiyahs* de la côte d'Arabie (Paris, *Construction navale*, p. 13).

singulièrement malhabile, elle aussi, ou, pour le moins, incommode. Le problème du gouvernail est peut-être le plus troublant de tous ceux que soulève l'étude des barques égyptiennes de l'Ancien Empire. Dans ses données, d'ailleurs, sinon dans ses applications, il se pose de la même manière pour les barques à rames et pour les barques à voile; c'est donc en nous aidant des représentations qui nous ont été conservées des unes et des autres qu'il nous faut essayer de le résoudre.

Deux faits sont hors de discussion. Les Égyptiens ne dirigeaient pas leurs embarcations au moyen d'un gouvernail à proprement parler — c'est-à-dire d'un appareil spécial, composé d'une mèche et d'un safran[1] —, mais au moyen d'un ou de plusieurs avirons, tout à fait semblables aux avirons de nage, et qui s'en distinguaient seulement par un manche plus long et par une pale plus large. D'autre part, ces avirons — jusqu'à la XIIe dynastie, tout au moins, — étaient ordinairement disposés sur le côté, à une certaine distance de l'étambot; comment pouvaient-ils, dans ces conditions, jouer le rôle de gouvernail? C'est ici que de sérieuses difficultés apparaissent. Non pas que certains peuples modernes ne gouvernent encore ainsi leurs barques avec un aviron, mais ils font alors passer celui-ci par l'arrière[2], ou s'efforcent, en tout cas, de l'en éloigner le moins possible, lorsqu'une circonstance quelconque — en général, le peu d'épaisseur de l'étambot — les oblige à le faire passer de côté[3]. Régulièrement, aussi, ils l'assujettissent sur un support, et l'actionnent au moyen d'une barre[4]; en un mot, ils assurent aux oscillations de cette rame-gouvernail, des deux côtés de l'embarcation, toute la liberté et l'amplitude nécessaires, en même temps qu'ils neutralisent la poussée de l'eau contre la pale, poussée qui tendrait sans cesse, autrement, à écarter l'aviron de la muraille, et à modifier ainsi sa direction. A première vue, il semblerait que ces divers procédés dussent être en quelque sorte imposés par le genre de gouvernail auquel ils s'appliquent : les Égyptiens de l'Ancien Empire paraissent cependant ne les avoir connus que fort tard, et, même alors, ne les avoir employés qu'assez rarement. C'est seulement à partir de la Ve dynastie qu'on relève des exemples — encore n'en relève-t-on pas beaucoup — d'un gouvernail axial, d'un mâtereau et d'une

(1) Sur ces deux éléments essentiels du gouvernail, cf. JAL, *Glossaire nautique*, p. 796.

(2) Cf. PARIS, *Construction navale*, pl. 31, fig. 3 (bateau indien des bouches du Gange); 32, fig. 1 (*bauléa* du Bengale) et 3 (*dinghi* de Calcutta), etc.

(3) IDEM, pl. 39 (pirogue *doonga* des bouches du Gange), etc.

(4) IDEM, pl. 37 (*pansway* du Bengale), 39 (pirogue *doonga*), etc. — Cf. aussi les exemples de gouvernails latéraux (appartenant aux époques les plus diverses) réunis par JAL, *Glossaire nautique*, p. 256-257 (article *Barre du gouvernail*).

barre[1]. Jusqu'à cette date — et quelquefois aussi après — les Égyptiens gouvernaient leurs embarcations avec des avirons latéraux ne comportant ni mâtereau ni barre : encore une fois, il n'est pas très aisé de se représenter nettement comment ils pouvaient y parvenir.

Dans les plus anciens bas-reliefs, les barreurs se tiennent ordinairement debout à l'arrière, entre l'étambot et la cabine. Comme, d'autre part, ils sont, à de très rares exceptions près[2], toujours figurés du côté du spectateur — à tribord, par conséquent, dans les barques tournées vers la droite, et à bâbord dans les autres — l'idée qui vient le plus naturellement à l'esprit est qu'ils se portaient alternativement avec leurs rames-gouvernails sur le côté droit ou sur le côté gauche de l'embarcation, suivant le sens dans lequel ils voulaient incliner cette dernière[3]. Dans l'un et l'autre cas, la manœuvre consistait essentiellement à faire exécuter à l'aviron — parallèle aux flancs du bateau lorsqu'il était au repos — une conversion plus ou moins prononcée autour de son axe, de façon à en présenter la pale dans un sens à peu près perpendiculaire aux bordages, c'est-à-dire transversal au plan de l'eau. Ainsi compris, le barrage, on le voit, n'est qu'une sorte de nage réduite, très analogue, en son principe, au premier temps de la phase précédemment décrite sous le nom de passe dans l'eau[4]; et, de fait, dans celui-là comme dans celle-ci, le barreur, presque invariablement, a le bras intérieur replié à angle droit sur le haut de l'aviron, tandis que son bras extérieur, plus ou moins complètement allongé, en tient le manche plus bas[5].

Mais, dès lors, et par cela même qu'il n'était qu'une variété de nage, ce mode de barrage, tel qu'on peut le déduire des représentations des plus anciennes époques, n'aurait pu que bien difficilement, semble-t-il, produire, à lui seul, tous les effets d'un barrage véritable, en particulier, faire exécuter à la barque une conversion complète. Avec un aviron disposé sur le côté, l'opposition transversale de la pale ne permet guère, en effet, qu'une prise d'appui sur l'eau, prise dont on s'explique très bien le mécanisme dans les cas où il ne s'agit — comme

(1) Cf. p. 393, note 6, 396, et 398.

(2) Cf., par exemple, L., *D.*, II, 12 (sur les conséquences que l'on peut tirer de cette représentation, cf. p. 391).

(3) Il en est encore ainsi, à ce qu'il semble, dans les pirogues *toucangs* de Sumatra (cf. PARIS, *Construction navale*, p. 73, et pl. 78).

(4) Cf. p. 321-322.

(5) L., *D.*, II, 12, 22 *d* (barque à voile), 28 (cf. fig. 158), 43 *a*, 45 *a* et *b*, etc. — Les exemples dans lesquels le bras extérieur est replié (L., *D.*, II, 22 *d*, barque à pagaies) sont très exceptionnels.

au début de la passe dans l'eau — que de préparer un mouvement plus directement efficace, mais dont il est assez malaisé de penser qu'elle eût suffi à modifier de façon profonde, ou, en tout cas, durable, la direction du bateau. Tout d'abord, puisque ces avirons latéraux ne comportaient pas de barre, et aussi que le manche n'en était fixé ni à un mâtereau ni au bordage, c'est par la seule force de son poignet que le barreur devait les faire tourner autour de leur axe[1]; or, si l'on peut encore comprendre qu'il les amenât de cette façon à la position voulue, on voit mal, au contraire, comment il lui eût été possible, si robuste qu'on l'imagine, de les maintenir en place, par le même moyen, pendant tout le temps nécessaire à la conversion de la barque, et de contrecarrer les poussées qui tendaient sans cesse à s'exercer sur eux. En d'autres termes, il devait lui être pratiquement bien difficile d'obtenir une opposition continue de la pale; mais, à supposer même qu'il eût pu l'obtenir, il ne semble pas que cette opposition, encore une fois, eût pu suffire à faire tourner l'embarcation. L'effet en était surtout un effet statique : pour le transformer en un effet dynamique, susceptible de produire une évolution véritable, il eût fallu que l'aviron de barrage — étant donné surtout la faible largeur de sa pale, laquelle jouait, dans la circonstance, le rôle d'un safran — eût pu aller, par un mouvement préalable, et afin de prendre en quelque sorte son élan d'aussi loin que possible, chercher un point de départ au delà de l'axe longitudinal de la barque, de l'autre côté de celle-ci. Or, rapproché comme il l'était de la muraille, il se trouvait, pour cette partie de son évolution, arrêté par elle, et son champ d'action — surtout celui des avirons les plus éloignés de l'arrière, et qui ne pouvaient, en conséquence, manœuvrer en dessous de celui-ci — demeurait, de ce fait, singulièrement restreint. Dans ces conditions, il est à présumer que ces mouvements qu'il était ainsi empêché d'accomplir devaient être compensés par des mouvements complémentaires, exécutés du côté opposé à celui sur lequel il agissait lui-même. Ceux-ci étaient, bien entendu, effectués d'avant en arrière, lorsque les mouvements du gouvernail l'étaient d'arrière en avant, et réciproquement[2]; de

[1] Cf. p. 379, note 1.

[2] Des avirons de gouvernail latéraux peuvent en effet être manœuvrés indifféremment d'avant en arrière ou d'arrière en avant; ces deux mouvements correspondent aux mouvements exécutés par le safran d'un gouvernail axial des deux côtés de l'axe du bateau. L'effet en est seulement différent selon que ces avirons de gouvernail sont placés à droite ou à gauche : à cet égard les termes *ỉmj-wrt* et *t3-wrt*, par lesquels les Égyptiens désignaient les directions *tribord* et *bâbord*, semblent indiquer qu'à l'origine on tournait l'embarcation vers la droite en manœuvrant d'avant en arrière un aviron de gouvernail disposé sur le côté droit, et qu'on la tournait au contraire vers la gauche en manœuvrant ce même aviron d'arrière en avant (sur cette question, cf. plus bas (**116**)).

cette façon, les deux impulsions s'exerçant dans un sens unique, se renforçaient l'une l'autre, et la barque pouvait se plier à tous les changements de direction et à toutes les évolutions nécessaires.

En résumé, il est vraisemblable, en dépit de l'opinion habituellement soutenue[1], que l'action de l'aviron-gouvernail latéral des barques égyptiennes devait avoir souvent besoin, pour être suffisamment efficace, d'être complétée par celle d'un autre aviron, manœuvré, soit en même temps que lui, soit immédiatement après, sur l'autre côté de l'embarcation. Cette dernière manœuvre pouvait être réalisée de différentes façons. On peut admettre, par exemple, qu'aux plus anciennes époques l'évolution plus ou moins complète de la barque était obtenue au moyen du même aviron, successivement mis en action sur les deux côtés; ce procédé, toutefois, n'était applicable qu'aux barques à arrière très mobile, c'est-à-dire étroit et léger : et, d'ailleurs, l'usage qui s'est établi pour les barques à rames, à partir du milieu de la IVe dynastie — et, pour les autres, à partir de la Ve — de surmonter cet arrière d'une tente[2] n'a pu manquer d'en rendre très vite l'emploi tout à fait incommode, pour ne pas dire impossible. On peut admettre aussi que les mouvements de complément étaient exécutés par des avirons de nage, ainsi que le donne peut-être à entendre, si elle est exacte, une très curieuse représentation de la IVe dynastie[3], dans laquelle les barreurs sont figurés d'un côté, et les rameurs de l'autre[4], ceux-ci paraissant aider ceux-là par un mode de nage assez particulier, que nous avons eu déjà l'occasion de signaler[5]. Ici encore, cependant, un tel procédé — qui ne pouvait guère être employé, au surplus, que dans les barques à rames — a dû rester toujours assez exceptionnel[6] : en dernière analyse, on est fondé à croire que, presque dès le début de l'Ancien Empire, les nécessités du barrage, dans la plupart des barques égyptiennes, exigeaient sans doute la réunion de

[1] Cf., par exemple, Assmann, *Sahurė*, II, p. 143.

[2] Cf. p. 256, note 1.

[3] L., *D.*, II, 12.

[4] A ce point de vue, on pourrait, dans une certaine mesure, comparer cette représentation avec celles qui figurent des barques à rames partiellement masquées (cf. p. 314-315) : peut-être faut-il donc, par analogie, considérer que les rameurs, dans ces dernières représentations aussi, combinent leur effort avec celui des barreurs. Cette hypothèse, toutefois, est impossible à vérifier (cf. cependant p. 393).

[5] Cf. p. 324, note 1 (et fig. 109). — Il y a lieu de noter que, dans cette représentation de L., *D.*, II, 12, un homme debout derrière les barreurs, et qui manie une longue perche (?) participe peut-être aussi à la manœuvre.

[6] Il semble cependant qu'il ait pu être régulièrement employé dans les barques à rames ne comportant qu'un seul barreur (cf. p. 393).

deux avirons ou groupes d'avirons-gouvernails distincts, disposés, en vue d'une action commune et simultanée, à droite et à gauche de celles-ci[1].

Il est curieux de noter qu'à cet égard encore[2] c'est avec les embarcations des Malais d'aujourd'hui qu'on peut comparer celles des Égyptiens d'autrefois. A propos des Prâos d'Achem, sur la côte nord de Sumatra[3], l'amiral Paris écrit en effet : «Les gouvernails demandent quelques détails, car ils peuvent servir de modèle pour tous ceux qu'emploient les Malais; ils sont en dehors des deux côtés de l'arrière... Les Prâos n'emploient que le gouvernail de sous le vent lorsqu'ils sont en route; l'autre reste en place, mais libre, et ce n'est que pour évoluer qu'ils les mettent tous les deux en mouvement[4].» Ce ne sont pas seulement les barques à voile, mais les barques égyptiennes de toutes catégories[5] qui devaient être gouvernées, sinon absolument de la même façon, du moins suivant un principe analogue. On peut même se demander si la dualité des barreurs, caractéristique d'un très grand nombre des barques représentées à cette époque[6], n'a pas pour but d'exprimer cette disposition bilatérale, en d'autres termes, si ces deux barreurs, bien qu'ils soient toujours figurés du même côté de l'embarcation, ne doivent pas être imaginés, en réalité, placés sur deux côtés différents. La question est du même ordre que celle qui se pose aussi, nous l'avons vu, au sujet du nombre et de la répartition des rameurs dans ces mêmes barques[7]; et, malheureusement, elle ne peut, tout comme elle, être résolue que par des hypothèses. La plus plausible — si l'on considère, d'une part, que le nombre des barreurs est très souvent impair[8], d'autre part, qu'il est, en général, assez bien proportionné aux dimensions de la barque, et qu'il aug-

[1] C'est, au reste, la disposition qu'on observe encore dans les barques du Moyen Empire où s'est conservé l'usage des avirons de gouvernail latéraux (cf. p. 396, notes 4 et 5).

[2] Cf. p. 386-387.

[3] PARIS, *Construction navale*, pl. 76. — Cf. aussi les barques à double gouvernail latéral des planches 96 et 99 (caboteurs des Célèbes et Corocores des îles Moluques).

[4] PARIS, *op. cit.*, p. 71.

[5] Y compris les barques à pagaies (L., *D.*, II, 22 *d*, 24, 32 (?)).

[6] L., *D.*, II, 12, 22 *d*, 24, 32, 43 *a*, 62, 64bis *a*, 96; *Dahchour* (1895), pl. XXI; *Deshasheh*, pl. VI; STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. XIII et LXXIV-LXXVI; *Deir el Gebrawi*, II, pl. XVII; CAPART, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI, etc.

[7] Cf. p. 315 et suiv.

[8] Barques à un seul barreur : L., *D.*, II, 101 *b*, 103 *b*, 104 *b*; *Dahchour* (1895), pl. XIX et XX; *Deshasheh*, pl. V; HOLWERDA-BOESER, pl. IX et XX, etc. (Sur ces barques à barreur unique, cf. p. 393). — Barques à trois barreurs : L., *D.*, II, 28; STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI, LXXX et LXXXI. — Barques à cinq barreurs : L., *D.*, II, 45 *a* et *b*; STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII et LXXIX.

mente régulièrement, en même temps que celles-ci, à partir de la Ve dynastie[1] — est que les barreurs représentés sont seulement les barreurs visibles pour le spectateur, et qu'il faut, par la pensée, en rétablir un nombre égal de l'autre côté de l'embarcation[2]. Exception doit être faite cependant, croyons-nous, pour les barques à barreur unique. La plupart présentent visiblement, en effet, un arrière trop étroit pour recevoir deux hommes de front[3], ou bien appartiennent à la catégorie de ces barques de transport, terminées par une annexe de la forme dite «boîte à souffleur[4]», dans lesquelles le barreur, juché sur le haut de celle-ci, paraît y être déjà lui-même en équilibre trop instable pour qu'on suppose qu'un second barreur ait jamais pu s'y trouver à côté de lui[5]. Dans les barques de ce type, l'action de l'aviron de gouvernail était donc soutenue sans doute par celle des avirons de nage : il est remarquable, en tout cas, que les barques à propos desquelles il est permis de conjecturer que les artistes égyptiens ont quelquefois essayé de figurer une manœuvre de cette nature, c'est-à-dire les barques à rames partiellement masquées, soient toutes des barques à barreur unique[6]. Au contraire, dans les barques à barreurs multiples, c'était vraisemblablement l'effort conjugué de deux groupes de barreurs, répartis en nombre égal sur les deux côtés de l'embarcation, qui faisait évoluer celle-ci : et puisque les représentations nous montrent des barques à deux[7], trois[8],

[1] L., *D.*, II, 45 *a* et *b*; STEINDORFF, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI à LXXXI.

[2] C'est la conclusion à laquelle étaient déjà arrivés Graser (combattu sur ce point par Assmann — cf. *Sahure*ᶜ, II, p. 143) et Reisner (*Models of Ships and Boats*, p. VII-VIII).

[3] L., *D.*, II, 101 *b*; *Deshasheh*, pl. V; *Sheikh Saïd*, pl. V; HOLWERDA-BOESER, pl. IX (cf. cependant la grande barque de voyage de *Dahchour* (1895), pl. XIX; deux barreurs de front pourraient très certainement trouver place sur l'arrière).

[4] Cf. p. 260.

[5] L., *D.*, II, 103 *b*; HOLWERDA-BOESER, pl. XX, etc. — cf. cependant L., *D.*, II, 62; si la représentation est fidèle, l'annexe arrière supporte ici deux barreurs (c'est-à-dire quatre (?) — cf. p. 394).

[6] *Dahchour* (1895), pl. XIX et XXI (?); *Deshasheh*, pl. V (cf. p. 391, note 6). — Peut-être y aurait-il lieu, cependant, de distinguer, parmi ces barques à un seul barreur, celles dans lesquelles le gouvernail est fixé si près de l'arrière qu'on est tenté de les considérer déjà comme des barques à gouvernail axial unique (L., *D.*, II, 104 *b*; *Dahchour* (1895), pl. XX; HOLWERDA-BOESER, pl. XX — cf. p. 396, note 3). Étant donné que l'aviron-gouvernail de ces barques est assez long pour évoluer, par-dessous l'arrière, des deux côtés de la coque — et aussi qu'il est, dans presque tous ces exemples, muni d'une barre transversale (cf. p. 400, note 2) — on peut admettre que de telles barques aient été dirigées au moyen de ce seul aviron de gouvernail, sans le secours d'aucun aviron de nage (cf. p. 401, note 4).

[7] Cf. p. 392, note 6.

[8] Cf. p. 392, note 8.

quatre[1] ou même cinq[2] barreurs visibles, c'est donc que les barques égyptiennes de l'Ancien Empire étaient gouvernées, en réalité, par un nombre de barreurs qui pouvait varier entre quatre et dix hommes. L'action du groupe constitué par les barreurs d'un même côté était suffisante pour incliner ou pour maintenir de ce côté la direction générale de la barque : les barreurs de l'autre groupe n'avaient alors d'autre rôle que de ne pas contrarier cette action, et laissaient pendre, à cet effet, la pale de leur aviron parallèlement à la muraille, ou la sortaient même complètement hors de l'eau. Aussitôt qu'il s'agissait, au contraire, de produire une évolution tant soit peu considérable, ils faisaient exécuter à leurs rames les mêmes mouvements complémentaires qu'exécutaient les rames de nage dans les barques à barreur unique. Ils mariaient leur effort à celui du premier groupe lorsqu'il y avait lieu de faire tourner franchement la barque du côté de celui-ci, et se faisaient, au contraire, soutenir par lui de la même manière, lorsqu'il y avait lieu de la faire tourner de leur côté à eux : suivant le sens dans lequel devait être obtenu le changement de direction, chacun des deux groupes effectuait ainsi tour à tour, soit le mouvement statique initial, soit les mouvements évolutifs secondaires.

Il convient de remarquer, cependant, que la combinaison de ceux-ci avec celui-là, si elle remédiait, en ce qui touche la manœuvre d'ensemble constituant le barrage lui-même, aux difficultés qu'aurait entraînées, autrement, la position latérale des avirons-gouvernails, n'en laissait pas moins subsister, pour les barreurs de chaque groupe, tous les inconvénients résultant à la fois de ce que ces avirons ne comportaient aucun mode d'attache, et de ce qu'ils étaient en quelque sorte collés aux murailles de l'embarcation[3]. Aussi n'est-il pas surprenant que les Égyptiens aient cherché assez vite à supprimer, ou, tout au moins à atténuer ces inconvénients, et qu'ils se soient efforcés d'assurer à leurs gouvernails, par des moyens appropriés, plus de stabilité et plus de champ.

Estropes et sauvegardes des avirons de gouvernail. — Un premier perfectionnement a consisté à les attacher à la muraille par le moyen d'estropes[4]. Bien que ce procédé ait été sûrement en usage dès la IVe dynastie[5], c'est seulement sous la dynastie suivante, à en juger par les représentations soignées de cette dernière

(1) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII.
(2) Cf. p. 392, note 8.
(3) Cf. p. 390.
(4) Sur l'estrope, cf. p. 338-339.
(5) L., *D.*, II, 28 (tombe n° 45 de Gizeh).

époque, qu'il paraît s'être généralisé[1] : et les estropes des avirons de gouvernail sont tout à fait comparables, à cet égard, à celles des avirons de nage[2]. Elles peuvent leur être comparées aussi pour les sauvegardes[3] dont elles sont parfois accompagnées à partir de la même date[4]; elles en diffèrent, au contraire, en ce qu'elles ne passent que rarement dans la partie supérieure du bordage ou du bastingage[5] — comme nous avons vu que c'était le cas le plus ordinaire pour les estropes des avirons de nage[6] —, mais sont engagées, en général, sous le bastingage[7], ou bien autour des extrémités des traverses de la plage d'arrière, toutes les fois que celle-ci présente des traverses de ce genre[8].

(1) Holwerda-Boeser, pl. XX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XIII, et pl. LXXIV-LXXVIII; mastaba du Louvre.
(2) Cf. p. 338.
(3) Sur la sauvegarde, cf. p. 339-341.
(4) Holwerda-Boeser, pl. XX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII; mastaba du Louvre.
(5) Holwerda-Boeser, pl. XX (registre médian); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XIII.
(6) Cf. p. 338, note 5.
(7) L., *D.*, II, 28; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII (fig. 159).

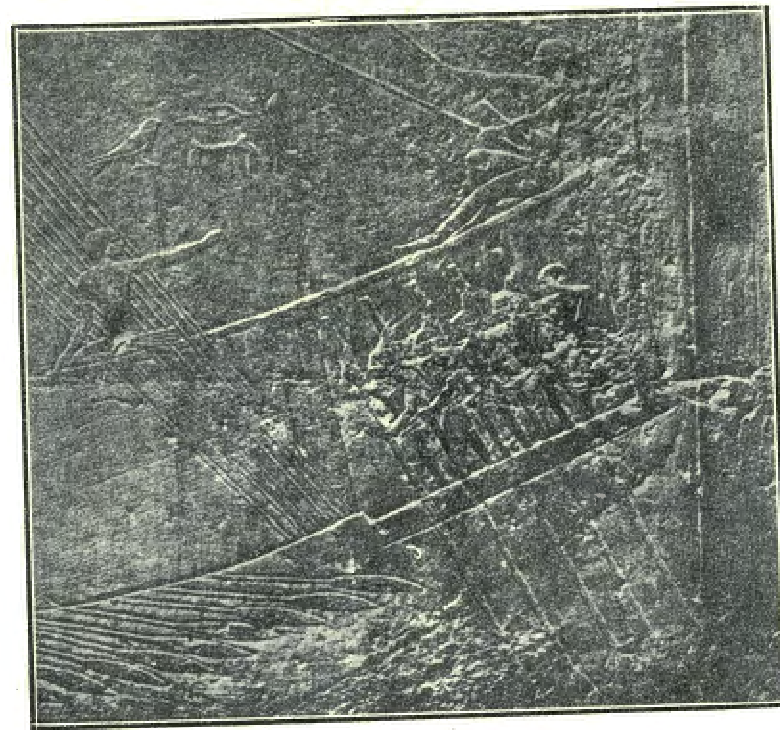


Fig. 159. — Avirons de barrage retenus par des sauvegardes, et par des estropes passant sous le bastingage (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII).

(8) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXVII. — Sur ces traverses faisant saillie sur la plage d'arrière, et qui peuvent être ou non complétées par un bastingage, cf. p. 398, et la figure 164.

Mâtereau de gouvernail. — Ainsi retenu au bordage, l'aviron de gouvernail devait déjà être beaucoup mieux en main : il n'acquit toutefois de stabilité véritable que du jour où il commença à être fixé par son sommet à un mâtereau planté dans le pont. Ce progrès paraît avoir été réalisé sous la Ve dynastie : c'est du moins dans deux barques de charge du tombeau de [hiéroglyphes] qu'on relève les premiers exemples, croyons-nous, de mâtereaux de ce genre (fig. 160)[1]. Ils sont ici verticaux, et se terminent à leur partie supérieure, l'un par une œillère, l'autre par une fourche[2]. Ces deux barques ne comportent chacune qu'un seul barreur[3] : on ne saurait donc dire si, dès cette époque, dans les barques où les avirons-gouvernails étaient au contraire répartis sur les deux côtés, ces avirons s'attachaient sur autant de mâts distincts, comme la règle paraît s'en être établie par la suite, à partir du moment où les mâtereaux de gouvernail sont devenus d'une pratique courante, c'est-à-dire pendant la période intermédiaire entre la VIe et la XIe dynasties[4], et surtout sous le Moyen Empire[5].



Fig. 160. — Aviron de barrage fixé à un mâtereau vertical par son extrémité supérieure (L., *D.*, II, 104 *b*).

(1) L., *D.*, II, 104 *b* (cf. Graser, *ap.* Dümichen, *Resultate...*, p. 4). — Dans l'un de ces exemples, le barreur tient son aviron d'une main, et appuie l'autre sur le mâtereau.

(2) Le manche de l'aviron-gouvernail passait sans doute dans cette œillère ou dans cette fourche. — Des mâtereaux à œillères sont figurés en place dans les barques n°s 4887 et 4888 de Reisner (*Models of Ships and Boats*, pl. XIV-XV, et fig. 207). — Sur ces modèles, cf. plus bas (**117**).

(3) Leur gouvernail est en effet attaché tout à fait à l'arrière de la barque, et peut déjà être considéré, en conséquence, comme un gouvernail axial (cf. plus haut, p. 393, note 6, et plus bas, p. 399, et p. 401, note 4).

(4) Cf., par exemple, la barque n° 4882 de Reisner (*Models of Ships and Boats*, pl. XIII, et fig. 192). Les deux mâtereaux sont ici plantés obliquement dans le fond de la barque (fig. 161).

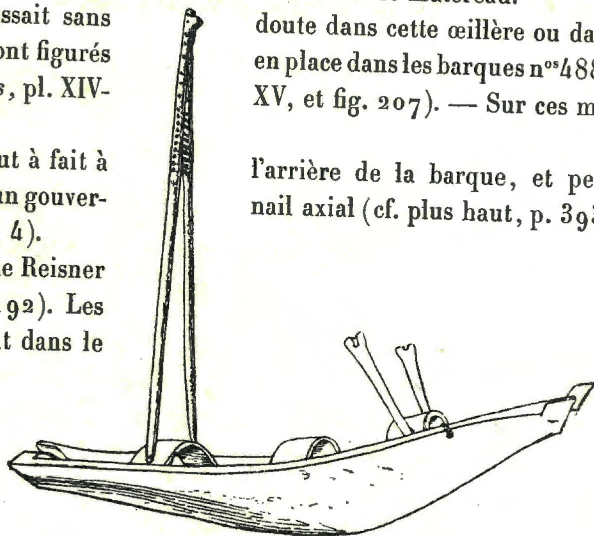


Fig. 161. — Barque munie de deux mâtereaux obliques destinés à recevoir chacun un aviron de barrage (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIII).

(5) Les barques du Moyen Empire sont, pour la plupart, des barques à gouvernail axial unique; cependant, celles dans lesquelles s'est maintenu, pour une raison quelconque, l'usage des gouvernails latéraux doubles (c'est le cas, en particulier, pour les barques ayant conservé un type papyriforme très pur — cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. xx) semblent en général avoir comporté aussi deux mâtereaux (Reisner, *op. cit.*, modèle n° 4911).

Plage de barrage. — C'est encore à partir de la Ve dynastie que les Égyptiens ont commencé à agrandir la plage d'arrière, et à lui faire déborder plus ou moins largement les murailles et l'étambot[1]. Cette disposition présentait des avantages multiples. Tout d'abord, en éloignant le gouvernail des côtés de la barque, elle étendait considérablement le champ d'action de celui-ci, et lui permettait déjà de produire un peu plus qu'un simple effet statique[2]. Par ailleurs, elle rendait plus intense et plus efficace l'effort des barreurs, puisqu'il devenait possible d'augmenter le nombre de ceux-ci autant qu'il était nécessaire[3]. Enfin, ces barreurs eux-mêmes trouvaient dans une plage plus large des facilités d'évolution plus grandes. Jusque là, assez embarrassés dans leurs mouvements, à ce qu'il semble, ils s'installaient à l'arrière un peu comme ils le pouvaient, le plus souvent debout, mais parfois aussi agenouillés[4] ou accroupis (fig. 162)[5] dans des positions qui ne devaient pas laisser d'être fort incommodes. Désormais — exception faite pour les barques de transport, qui, de par la forme même de leur cabine, paraissent être restées assez longtemps aussi peu confortables à ce point de vue[6] — les barreurs[7] sont régulièrement alignés debout les uns derrière les autres sous

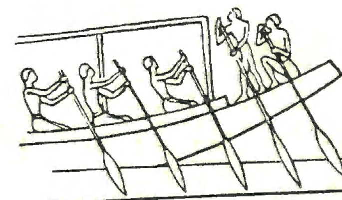


Fig. 162. Barreur accroupi (L., *D.*, II, 43 *a*).



Fig. 163. — Barque à plage de barrage débordante occupée par cinq (= dix?) barreurs (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII).

(1) Cf. p. 280-282, et les notes. — Il se pourrait cependant que certaines barques dans lesquelles ce débordement atteint des proportions excessives ne représentent qu'un type provincial, particulier à la fin de l'Ancien Empire (*idem*, *idem*).

(2) Cf. p. 390 (et aussi *Deir el Gebrawi*, II, p. 9, note 1).

(3) Cf. p. 393, note 1.

(4) L., *D.*, II, 32 (?); *Sheikh Saïd*, pl. V. — Cf. aussi la figure 160.

(5) L., *D.*, II, 43 *a*.

(6) L., *D.*, II, 62, 103 *b*, 104 *b*; *Dahchour* (1895), pl. XX; Holwerda-Boeser, pl. XX, etc. — Cf. plus haut, p. 393.

(7) Leur emploi, dans les barques de transport tout au moins, paraît avoir été quelquefois tenu par des femmes (L., *D.*, II, 103 *b*, 104 *b*).

l'annexe d'arrière (fig. 163)[1], ou, plutôt, entre celle-ci et le bord de la plage, puisque cette annexe était nécessairement plus étroite que la plage elle-même[2]. Ils sont séparés par des intervalles suffisamment grands pour les empêcher de se gêner réciproquement : en outre, des traverses demi-cylindriques, formées, selon toute apparence, par des troncs d'arbres coupés en deux dans le sens de la hauteur, et faisant saillie au-dessus du pont, à distances régulières, d'un des côtés de la plage à l'autre[3], leur permettent à la fois d'arc-bouter leurs pieds et d'appuyer leur aviron (fig. 164)[4]. Encore une fois, cette transformation de la plage de barrage constituait à beaucoup d'égards, on le voit, une amélioration considérable.

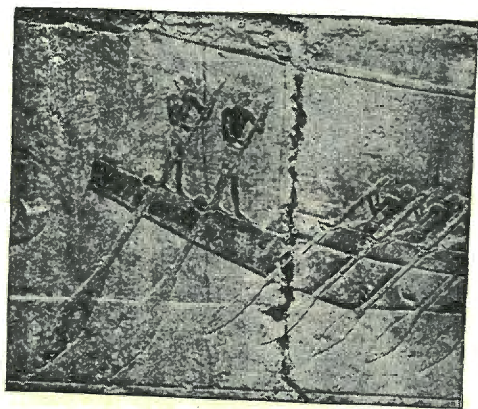


Fig. 164. — Traverses d'arrêt des avirons de barrage (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV).

La barre de gouvernail. — Il restait d'autres progrès encore à réaliser, cependant, et qui n'étaient pas moins importants. Avant tout, il fallait remédier au grave inconvénient que continuait à représenter, pour le barreur, l'obligation d'agir directement avec la main sur l'aviron de gouvernail. C'est encore dans les barques du tombeau de qu'on observe pour la première fois la présence de traverses de bois, attachées à cet effet très près de la partie supérieure de l'aviron, et perpendiculairement au manche de celui-ci[5]; comme le mâtereau et la plage débordante, c'est donc à la Ve dynastie qu'il faut attribuer le mérite d'avoir inventé la barre proprement dite. Il est vrai que les exemples les plus

(1) L., *D.*, II, 45 *a*, 64bis *a*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, LXXVI, LXXVII, etc.

(2) Il semble en avoir été déjà de même, au surplus, dans les barques à plage non débordante (cf. p. 254).

(3) On observe des traverses analogues, et qui paraissent jouer le même rôle, dans les *panswāys* de Calcutta (Paris, *Construction navale*, pl. 38) et dans certaines barques de la côte de Birmanie (Idem, pl. 41).

(4) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, LXXVI, LXXVII; mastaba du Louvre. — Ces traverses-butoirs s'observent aussi parfois dans des barques qui ne comportent pas de plage arrière débordante (cf. Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, LXXV, LXXX)(?); mastaba du Louvre. — Dans les barques de transport à un seul barreur (cf. p. 391, note 6, et p. 393), l'aviron de gouvernail s'appuie contre une sorte d'appendice débordant l'arrière, et qui se relève plus ou moins au-dessus de celui-ci (L., *D.*, II, 104 *b*; *Dahchour* (1895), pl. XX; Holwerda-Boeser, pl. XX, etc.); cet appendice joue donc, à cet égard, le même rôle que les butoirs des barques de Ti.

(5) L., *D.*, II, 101 *b*, 103 *b*, 104 *b*.

anciens dans lesquels on la rencontre présentent un caractère assez exceptionnel, puisqu'ils se rapportent, pour la plupart[1], à des barques de transport à barreur unique (fig. 165, *a*), dont le gouvernail est fixé si près de l'arrière que ces barques sont plutôt comparables aux embarcations à gouvernail axial simple des époques suivantes[2] qu'aux embarcations à gouvernails latéraux doubles de l'Ancien Empire[3]. Il est vrai aussi que ces premiers gouvernails munis de barres ne comportent en général ni mâtereau[4] ni estrope[5], en sorte que le perfectionnement peut tout d'abord sembler plus apparent que réel, l'action d'un aviron manié dans de telles conditions demeurant toujours, même avec une barre, assez malaisée à expliquer. Cependant, on trouve déjà, dans la grande fresque du mastaba de Snefrou-ani-mert(?)-f à Dahchour, l'invention nouvelle appliquée à des barques de voyage gouvernées par des avirons latéraux multiples (fig. 165, *b*)[6]; et, d'autre part, il est sans doute permis de suppléer, dans le plus grand nombre des exemples où elle n'est pas représentée, l'estrope de l'aviron de gouvernail, puisqu'on voit cette estrope employée de façon courante dans des barques datant précisément de la même époque que celles des tombeaux de Ptah-hotep et de Snefrou-ani-mert(?)-f[7]. Ainsi, et bien que ce soit surtout à partir de la VIe dynastie que l'usage de la barre de gouvernail semble être

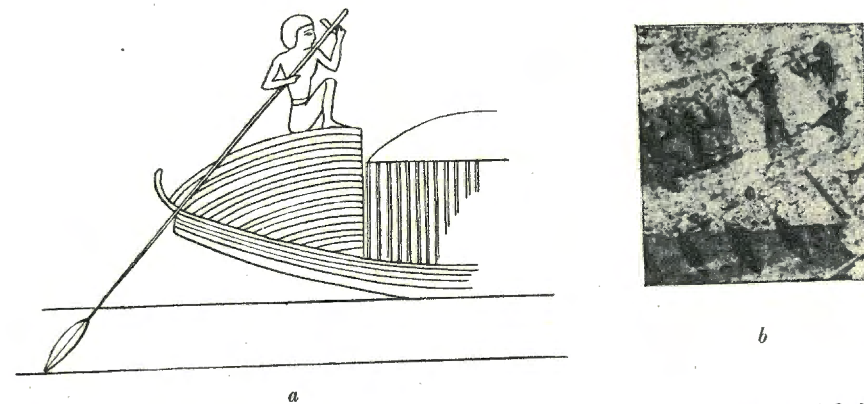


Fig. 165. — La barre de gouvernail de la Ve dynastie : *a*) L., *D.*, II, 104 *b*; — *b*) *Dahchour* (1895), pl. XXI.

(1) L., *D.*, II, 101 *b*, 103 *b*, 104 *b*; cf. en outre Holwerda-Boeser, pl. XX.

(2) Sur le gouvernail axial, cf. plus bas (**118**).

(3) Cf. p. 396, note 3.

(4) Cf. cependant, L., *D.*, II, 104 *b* (registre inférieur).

(5) Cf. cependant, Holwerda-Boeser, pl. XX.

(6) *Dahchour* (1895), pl. XXI.

(7) Cf. p. 394-395.

passé tout à fait dans la pratique[1], on est en droit de penser qu'il était déjà, non seulement connu, mais très largement appliqué aussi sous la Ve. La différence entre l'une et l'autre époque consiste seulement dans la longueur et la direction données à la barre. Au début, celle-ci est assez courte, et attachée transversalement au manche de l'aviron, avec lequel elle forme, par conséquent, un angle à peu près droit[2]; cet angle devient ensuite de plus en plus aigu, du fait qu'elle-même oblique de plus en plus dans la direction du pont[3] (au point d'être, dans certains cas (fig. 166), perpendiculaire à ce dernier[4]) : en même temps, la barre s'allonge beaucoup, et, au lieu de déborder le manche, comme précédemment, sur une longueur sensiblement égale des deux côtés[5], elle est fixée presque en entier sur un seul côté, entre ce manche et l'intérieur de la barque[6]. Quand la barre est transversale, le barreur la tient quelquefois de ses deux mains posées sur les deux moitiés de la traverse[7]; plus ordinairement[8], une seule main agit sur l'une des moitiés, tandis que l'autre est posée beaucoup plus bas, sur le manche de l'aviron[9]. La seconde de ces deux posi-

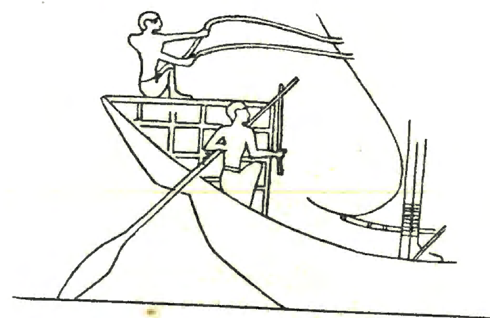


Fig. 166. — La barre de gouvernail de la VIe dynastie (*Deir el Gebrawi*, I, pl. X).

[1] *Deir el Gebrawi*, I, pl. X (cf. la note 4); Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI.

[2] L., *D.*, II, 101 *b*, 103 *b*, 104 *b* (cf. fig. 165); *Dahchour* (1895), pl. XXI; Holwerda-Boeser, pl. XX.

[3] Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI; *Deir el Gebrawi*, I, pl. X (cf. la note 4).

[4] *Deir el Gebrawi*, I, pl. X (registre inférieur, barque de droite). Il est vrai que ces barques de Deir el-Gebrâwi appartiennent déjà à une époque de transition (cf. p. 348, note 1).

[5] Cf. les exemples donnés dans la note 2.

[6] Cf. la note 3. — La barre oblique a été prise pour une corde par certains auteurs, tels que Costaz (*Description de l'Égypte*, I, p. 49) et Wilkinson; cette opinion a été réfutée par Jal, lequel a très clairement établi qu'un gouvernail latéral ne saurait être actionné rien qu'avec des cordes, et qu'on peut tout au plus admettre que celles-ci ont pu parfois servir à mettre en mouvement des «barres courtes, perpendiculaires au plan de la pale, mais placées trop haut au-dessus de la tête du timonier pour qu'il pût en faire immédiatement usage avec la main» (Jal, *Archéologie navale*, I, p. 74 et suiv.).

[7] *Dahchour* (1895), pl. XXI, barque de droite (cf. fig. 165, *b*).

[8] L., *D.*, II, 101 *b*, 103 *b*, 104 *b*; Holwerda-Boeser, pl. XX; *Dahchour* (1895), pl. XXI (barque du milieu. — Dans ce dernier exemple, la main qui tient la barre paraît agir sur celle-ci par l'intermédiaire d'une corde (?) — cf. la note 6).

[9] Ce double mouvement (?) était peut-être exécuté quelquefois par deux personnages différents (? — L., *D.*, II, 104 *b*, 2e registre, barque de droite).

tions s'observe également lorsque le gouvernail comporte une barre oblique[1]; le plus souvent, cependant, celle-ci devait être manœuvrée par des hommes accroupis qui en tenaient l'extrémité inférieure à une[2] ou à deux[3] mains.

On comprend que l'emploi de la barre rendît plus facile aux timoniers égyptiens la manœuvre de l'aviron de gouvernail : mais il ne pouvait apporter aucune modification essentielle au mécanisme du barrage lui-même. Tout au plus peut-on noter que la barre transversale étant fixée, si l'on en juge par les représentations, dans un plan perpendiculaire à celui de la pale de l'aviron de gouvernail, l'action qu'on lui imprimait — tout comme celle qui était imprimée directement, jusque-là, à l'aviron lui-même — tournait ce dernier, et avec lui la barque, dans le sens du côté de la barre sur lequel s'exerçait cette action[4]; tandis que la barre oblique, fixée au contraire dans un plan parallèle à celui de la pale, devait agir à la façon des barres modernes, c'est-à-dire incliner l'embarcation dans le sens opposé à celui dans lequel elle était elle-même manœuvrée. Mais, qu'ils fussent munis de l'une ou de l'autre barre, les avirons de droite et ceux de gauche n'en continuaient pas moins à exécuter séparément les deux sortes de mouvements — mouvement statique principal et mouvements évolutifs secondaires — dont la combinaison produisait le barrage proprement dit. Il est possible que, sous la VIe dynastie, les Égyptiens aient réussi à perfectionner sur ce point leurs gouvernails, en en conjuguant les mouvements d'une façon automatique : toutefois le fait n'est rien moins qu'établi. Non qu'il ne soit assez tentant d'interpréter comme un gouvernail à éléments couplés les deux avirons, manœuvrés au moyen d'une barre unique, qu'on relève dans quelques-unes des barques du tombeau de [hiéroglyphes] à Deir el-Gebrâwi (fig. 167)[5]. Il faudrait alors admettre que cette barre unique, en même temps qu'elle déplaçait l'aviron de droite d'arrière en avant, déplaçait celui de gauche d'avant en arrière, et inversement : avec un système de gouvernail constitué, comme le gouvernail

[1] Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI.

[2] *Deir el Gebrawi*, I, pl. X (cf. la note 4 de la page 400).

[3] *Idem* (*ibid.*).

[4] Dans la pratique, elle ne pouvait produire cet effet de gouvernail que lorsqu'elle était exercée sur le côté droit de la barre pour les avirons de tribord, et sur le côté gauche pour ceux de bâbord : l'action exercée sur le côté droit de ceux-ci ou le côté gauche de ceux-là servait seulement à effectuer les mouvements évolutifs secondaires par lesquels les barreurs d'un groupe appuyaient le mouvement statique principal effectué par les barreurs du groupe opposé (cf. p. 394). — A ce point de vue cependant, peut-être y aurait-il lieu, pour des raisons déjà données (cf. p. 393, note 6), de mettre à part un certain nombre de barques à gouvernail unique fixé très près de l'arrière.

[5] *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII (et pl. XIV).

égyptien, par plusieurs rames latérales, une telle manœuvre — qui suppose seulement une traverse réunissant les avirons entre eux, et suffisamment mobile pour pouvoir tourner autour d'un mâtereau formant axe — ne présente rien de théoriquement impossible. En fait, ces barques du tombeau de [hiéroglyphes] sont encore trop schématisées pour qu'on puisse assurer qu'elles comportaient un dispositif de ce genre : si l'on ajoute que les avirons de gouvernail en sont, dans les représentations, très nettement figurés tous deux du même côté, on voit que le mieux est sans doute d'admettre qu'il devait en être aussi de même dans la réalité, c'est-à-dire — si singulier que puisse paraître un système de ce genre [1] — que ces barques étaient munies en effet, sur un de leurs côtés, de deux avirons actionnés simultanément par une seule barre. Même, comme ces avirons sont très longs, et aussi qu'ils semblent, étant donnée la forme fuyante qu'affecte l'arrière de la barque, pouvoir évoluer aisément en deçà et en delà de celui-ci, on est fondé à penser qu'ils n'avaient pas besoin d'être complétés par d'autres avirons disposés du côté opposé, et qu'ils étaient, par conséquent, très comparables, à cet égard, à l'aviron-gouvernail unique qu'on observe déjà, nous l'avons vu, dans certaines barques de la Ve dynastie [2]. Au reste, tout comme ces dernières, les barques de Deir el-Gebrâwi appartiennent très certainement à une période de transition [3]; c'est pourquoi les unes et les autres, en dernière analyse, sont particulièrement intéressantes dans la série des embarcations des IVe-VIe dynasties, car il est permis de voir, dans leur mode de barrage, comme un acheminement vers ce gouvernail axial unique, qui, parmi beaucoup d'autres perfectionnements restant encore à apporter aux bateaux égyptiens à la fin de l'Ancien Empire, représentait le plus important. Nous verrons que c'est à cette époque, aujourd'hui encore si mal connue, par laquelle le Moyen Empire se rattache à l'Ancien, qu'il était réservé de réaliser définitivement ce progrès [4];

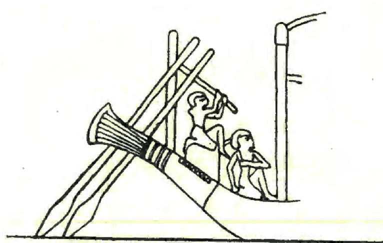


Fig. 167. — Gouvernail à éléments couplés par une barre unique (*Deir el Gebrawi*, II, pl. VII).

(1) Cf. l'explication que paraît en donner Davies (*Deir el Gebrawi*, II, p. 9, et note 1 de la page).

(2) Cf. p. 393, note 6, et 401, note 4.

(3) Nous avons eu déjà l'occasion de faire cette remarque à propos de certaines barques du tombeau de [hiéroglyphes] (cf. p. 352, note 3, 363, note 3, et 365) : elle ne s'applique pas moins à celles du tombeau de [hiéroglyphes] (sur ces dernières barques, cf. plus bas (**119**)).

(4) Cf. plus bas (**120**).

jusque-là, en ce qui concerne le gouvernail, on peut dire que les Égyptiens, par une série de tâtonnements successifs aboutissant à des modifications de détail, n'avaient guère cherché, ou, en tout cas, réussi qu'à atténuer tant bien que mal les multiples inconvénients inhérents à la disposition latérale de leurs avirons de barrage.

ε. — La transmission des commandements.

Les signaux égyptiens. — Cette disposition devait du moins présenter un avantage : elle permettait de donner assez facilement des indications aux barreurs, ces derniers, placés tout à fait sur les côtés de la barque, par conséquent en dehors de la cabine [1], se trouvant constamment dans le champ de vision du pilote, ou, tout au moins, des hommes chargés de transmettre les commandements de celui-ci. Il est vrai que, dans certains cas, ces commandements paraissent avoir été effectués à la voix [2]; le plus souvent, cependant, ils étaient sans doute donnés ou communiqués au moyen d'un système de gestes conventionnels, dont l'ensemble devait constituer une véritable télégraphie optique. Au reste, ce n'était pas seulement aux barreurs, mais à tous ceux qui participaient, à un titre quelconque, à la manœuvre de l'embarcation, que les ordres étaient le plus habituellement transmis de cette façon : et il serait très intéressant de pouvoir reconstituer le «code» des signaux en usage à bord des bateaux de l'Ancien Empire. Malheureusement, les représentations, sur ce point comme sur tant d'autres, ne fournissent que des renseignements des plus vagues, en sorte que, si l'existence d'un semblable code paraît certaine, il y aurait quelque témérité à vouloir en retrouver les éléments.

La question est d'ailleurs d'ordre plus général, puisqu'elle se ramène à une autre, qu'on pourrait formuler ainsi : en dehors de l'équipage proprement dit — c'est-à-dire des barreurs, et des hommes préposés au maniement, soit des rames, soit de la voile [3] — comment était composé ce qu'on pourrait appeler l'état-major d'un bateau égyptien? Et quel était le rôle de chacun de ceux qui

(1) Cf. p. 254, et p. 398, note 2.

(2) Cf. p. 407.

(3) Il conviendrait en outre de mentionner ici — bien qu'ils n'aient sans doute jamais constitué une catégorie à part dans l'équipage — un certain nombre de personnages pourvus d'attributions spéciales, tels que les deux cuisiniers figurés au mastaba du Louvre, et dont l'un se penche en dehors de la barque pour puiser de l'eau dans une seille, tandis que l'autre est occupé à plumer une oie (cf. aussi *Dahchour* (1895), pl. XX?). — Sur la présence et le rôle du mort lui-même à bord des embarcations représentées sur les murailles de sa tombe, cf. p. 151, et 404.

formaient cet état-major? L'étude des monuments conduit à cet égard aux conclusions suivantes :

Le prorète. — En principe, le commandement appartenait, très certainement, au propriétaire du bateau, c'est-à-dire de la tombe[1] : celui-ci était même si bien censé être présent et agissant, non seulement dans les barques où il était figuré en effet, mais aussi dans toutes les autres, que, dans beaucoup d'embarcations d'où il est absent, certains membres de l'équipage exécutent parfois, tout comme s'il était là, le geste de soumission respectueuse qui consiste à placer la main droite sur l'épaule gauche, ou inversement[2]. En fait, cependant, le propriétaire ne devait presque jamais, même de son vivant, exercer sur la barque dans laquelle il prenait place qu'une autorité nominale : et il y a tout lieu de penser que le commandement effectif de cette barque était assuré par d'autres. On pourrait d'abord être tenté de croire qu'il l'était par un personnage qu'on voit, dans quelques représentations, tenir à la main un objet rappelant par sa forme le sceptre [hiéroglyphe][3]; mais comme ce même personnage, dans d'autres représentations, passe, d'un geste des plus familiers, ce pseudo-sceptre dans sa ceinture[4], il n'est rien moins que certain que celui-ci soit à proprement parler un insigne de commandement[5], ni qu'il faille considérer, par conséquent, que nous avons affaire ici au capitaine du bateau. A supposer, d'ailleurs, que tel fût bien en effet l'office de ce personnage, ce n'était pas lui non plus, sans doute, qui devait jouer en réalité le rôle principal à bord : le véritable commandant était bien plutôt l'homme de proue, le sondeur que les bas-reliefs, presque invariablement, montrent debout à l'avant, et tenant à la main la longue perche — fourchue ou non à son extrémité inférieure — avec laquelle il mesurait la profondeur de l'eau (fig. 168)[6]. Sur un fleuve comme le Nil, obstrué par des

[1] Cf. Ounas, l. 409-410 (?) : [hiéroglyphes].

[2] Cf. p. 407, note 1 (et les exemples). — Dans les cas de ce genre, on peut à peine dire, d'ailleurs, que c'est en vertu d'une fiction que le défunt est supposé présent : le plus souvent, en effet, son image colossale préside, comme l'on sait, à toutes les scènes figurées sur les murs de sa chapelle.

[3] Mastaba du Louvre (deuxième barque à voile).

[4] *Idem* (première barque à voile); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII. — Cf. p. 412, note 3.

[5] Ce peut être tout aussi bien un simple bâton (cf. p. 412, notes 2 et 3).

[6] L., *D.*, II, 22 *d*, 43 *a*, 45 *a*, 62, 64bis; *Dahchour* (1895), pl. XIX et XXI; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIX, etc. Ce sondeur est parfois figuré agenouillé (*e. g.* Holwerda-Boeser, pl. XX). — Il y a lieu de noter que certaines barques de transport de la Ve dynastie (L., *D.*, II, 103 *b* et 104 *b*; *Dahchour* (1895), pl. XX; Holwerda-Boeser, pl. XX) ne comportent pas d'homme de proue : mais cette anomalie s'explique très bien si l'on songe, d'abord que les rameurs, dans toutes ces barques, occupent déjà l'avant, et surtout que les barreurs y sont juchés sur une cabine à annexe du type dit «boîte à souffleur» (cf. plus haut, p. 260), c'est-à-dire dominent suffisamment le niveau de l'eau pour voir leur route par eux-mêmes, et manœuvrer en conséquence. — En revanche, on relève parfois à l'avant (L., *D.*, II, 103 *b*; *Dahchour* (1895), pl. XXI) la présence — qui paraît d'abord plus énigmatique — de deux sondeurs, figurés debout l'un derrière l'autre et tenant chacun une perche (à ce sujet, cf. plus bas **(121)**).

bas-fonds très nombreux et qui se déplaçaient sans cesse, ces sondages, dont les résultats entraînaient à tous moments des modifications de manœuvre, présentaient une importance particulière, et il est vraisemblable que les mêmes hommes qui étaient chargés d'effectuer ceux-là assumaient en même temps la responsabilité, et, par suite, la direction de celle-ci. Dans la plupart des barques de cette époque, en tout cas, c'est le πρωρεύς qui, visiblement, donne les ordres[1], et qui les donne, d'ordinaire, par le moyen de cette télégraphie optique dont il a été question plus haut[2]. Celle-ci paraît avoir consisté essentiellement en mouvements exécutés soit par le corps tout entier, soit par la tête et les bras agissant séparément ou ensemble (fig. 169). Tantôt le πρωρεύς se retourne complètement — quelquefois en s'inclinant à demi[3] — vers l'intérieur de la barque[4]; tantôt il tourne seulement la tête[5], en accompagnant le

Fig. 168. — Le prorète (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXXI).

[1] Indépendamment des cas déjà mentionnés (cf. p. 404, note 6), le prorète manque aussi dans certaines barques de petites dimensions servant à la pêche (*Deshasheh*, pl. V) ou à la remorque (Holwerda-Boeser, pl. IX). On est plus surpris de constater qu'il est absent également de deux des grandes barques de voyage du tombeau de Tî (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV et LXXVI); il est vrai que l'une de ces deux barques est une barque à pagaies, c'est-à-dire où les nageurs, étant tournés face à l'avant, peuvent, à la rigueur, éclairer suffisamment eux-mêmes leur route : et, dans l'autre barque, la tête d'animal au moyen de laquelle les Égyptiens conjuraient le mauvais sort (cf. p. 278) occupe à l'avant la place habituellement réservée au πρωρεύς, en sorte que c'est peut-être la protection qu'elle assure à l'embarcation qui rend inutile la présence de celui-ci.

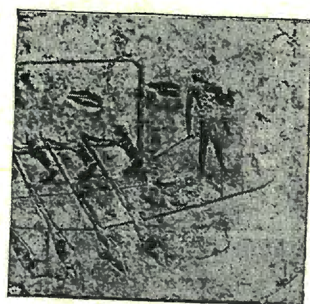
[2] Cf. p. 403. — Dans certaines barques dont la forme s'applique à reproduire très exactement celle des embarcations de papyrus (cf. p. 272-273), et dans lesquelles, par suite, la surélévation de l'étrave aurait gêné la vue du prorète, celui-ci est juché sur une plate-forme assez haute, édifiée à l'avant (cf. les deux barques funéraires figurées *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII et XIV. — Dans l'une de ces barques, c'est le [hiéroglyphes], dans l'autre, le [hiéroglyphes] qui joue le rôle de πρωρεύς).

[3] L., *D.*, II, 45 *b*.

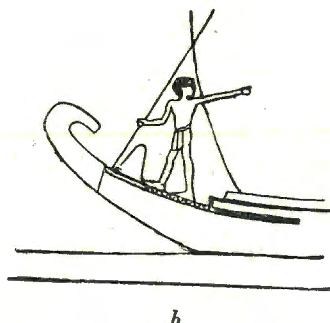
[4] L., *D.*, II, 12; mastaba du Louvre (cf. peut-être le *mꜣ-ḥꜣ-f* — proprement : «Celui qui regarde derrière lui» — souvent mentionné dans les textes des Pyramides; sur le *mꜣ-ḥꜣ-f*, cf. Sethe, *A. Z.*, LIV, p. 2 et suiv.).

[5] Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV.

plus souvent ce mouvement d'un geste conventionnel : il porte, par exemple, l'une de ses mains à son front[1], ou bien il étend derrière lui son bras libre, qu'il tient, suivant les cas, abaissé[2] ou horizontal[3] : ou bien encore il étend



a



b

Fig. 169. — Le prorète donnant ses ordres de manoeuvre au moyen de gestes convenus : a) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV; — b) L., *D.*, II, 96.

les deux bras horizontalement[4], etc. Parfois aussi le ϖρῳρεύς exécute, sans se retourner, ces mêmes gestes[5] ou des gestes analogues[6]; parfois enfin, il tient à la main un objet — bâton[7], corde[8] ou étoffe[9] — destiné à lui permettre de faire certains signaux complémentaires (fig. 170)[10]. Encore une fois, il y avait là tout un code très complet, dont la signification nous échappe aujourd'hui,

(1) L., *D.*, II, 22 *d* (barque à voile).
(2) *Idem* (barque à pagaies).
(3) L., *D.*, II, 9, 96.
(4) *Deshasheh*, pl. VI (? — restitution de Petrie).
(5) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXV.
(6) Par exemple, il porte sa main libre devant son visage (L., *D.*, II, 28), il étend un de ses bras en avant (L., *D.*, II, 43 *a*), il ouvre et ferme alternativement la main en en présentant tour à tour le dessus ou la paume (? — cf. L., *D.*, II, 101 *b*?), etc.
(7) L., *D.*, II, 45 *b* (le bâton a, dans cet exemple, la forme du sceptre ⸸); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (bâton en forme de massue, cf. plus bas **(122)**).
(8) L., *D.*, II, 64bis; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, LXXV, LXXIX et LXXX.
(9) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI (? — L'objet tenu par le ϖρῳρεύς paraît être ici une écharpe).
(10) Il semble qu'il lui servait en même temps à frapper, le cas échéant, ceux qui n'accomplis-
saient pas ou qui accomplissaient mal les mouvements ainsi commandés. On retrouve en effet ces
mêmes objets dans la main des quartiers-maîtres chargés de transmettre les ordres du prorète et
de veiller à leur exécution (cf. p. 411-413); or il n'est pas douteux que ceux-ci se servaient du
bâton et de la corde, tout au moins, non seulement pour faire manœuvrer, mais encore pour corri-
ger leurs hommes (cf. p. 413-414).

mais dont on devine qu'il devait être des plus clairs pour les Égyptiens de l'Ancien Empire[1].

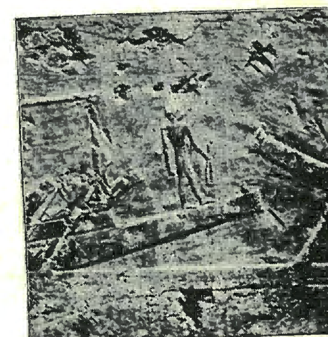


Fig. 170. — Prorète tenant à la main l'élingue (?) de signalisation (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV).

On peut se demander seulement si cette mimique, pour expressive qu'elle fût, était suffisante, ou bien si le prorète n'était pas obligé d'ajouter encore la parole aux gestes. En réalité, il est probable qu'il devait employer à la fois ceux-ci et celle-là, tantôt ensemble et tantôt séparément, suivant les circonstances; à côté des scènes où il exécute des mouvements de la tête ou des bras, on en relève, en tout cas, beaucoup d'autres dans lesquelles il ne fait aucun mouvement apparent[2], c'est-à-dire qui pourraient laisser entendre qu'il donnait parfois ses ordres exclusivement à la voix[3]; et cette hypothèse — que nous avons eu déjà l'occasion d'émettre en étudiant la transmission des commandements dans les barques de papyrus[4] — ne peut qu'être confirmée, à ce qu'il semble, par une très curieuse représentation du tombeau de [hieroglyphs][5], où le long tube que le ϖρῳρεύς tient devant sa bouche peut être bien difficilement interprété autrement que comme un porte-voix (fig. 171)[6].

(1) On ne saurait rattacher à ce code un geste qu'on voit très fréquemment exécuté tant par
le prorète (L., *D.*, II, 62; mastaba du Louvre; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI, etc.) que
par d'autres membres de l'équipage (L., *D.*, II, 45 *a* et 62; mastaba du Louvre; Steindorff, *Das*
Grab des Ti, pl. LXXX, etc.), et qui consiste, pour celui-là comme pour ceux-ci, à placer la main
droite sur l'épaule gauche, ou inversement. Ce geste, que l'on pourrait être tenté de considérer
d'abord comme un signal, n'est en réalité qu'un signe d'hommage adressé au défunt (même lorsque
ce dernier n'est pas visible dans la barque — cf. p. 404, note 2), ainsi qu'en témoignent les
très nombreuses représentations à sujets non nautiques dans lesquelles on le retrouve, et où sa
signification n'est pas douteuse (tombeaux de Tî et de Ptah-hotep, *passim*). Au contraire, il est
assez difficile de décider si certains gestes, par exemple celui qui consiste à saisir un des bras avec
l'autre (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI, LXXVIII et LXXX — cf. p. 413, note 1), ou
encore le geste de replier et de lever un bras en présentant la paume de la main en dehors (*Deir*
el Gebrawi, II, pl. XIX) sont des signaux de commandement ou de simples marques de respect.
(2) L., *D.*, II, 43 *a*, 45 *a*, 62, 64bis, 103 *b*; *Dahchour* (1895), pl. XIX; Holwerda-Boeser, pl. XX,
etc.
(3) Ces scènes pourraient aussi, il est vrai, figurer des moments de la navigation pendant lesquels le ϖρῳρεύς n'a aucun ordre à donner.
(4) Cf. p. 221, note 2, et p. 230.
(5) L., *D.*, II, 28.
(6) Ce porte-voix supposé pouvait être fait de roseau, de bois ou de métal. — Il est à remarquer que le prorète le tient dirigé non pas vers l'intérieur de la barque, mais vers le dehors : Assmann

Les quartiers-maîtres. — Quoi qu'il en soit, au surplus, et quel que fût le procédé dont il se servait pour effectuer ses commandements, il est certain que ceux-ci avaient besoin d'être ensuite transmis, par des intermédiaires, à ceux auxquels ils étaient destinés. Le πρῳρεύς se trouvait en effet très éloigné toujours des barreurs; d'autre part, il était, dans les barques à rames, invisible pour les hommes de nage, qui lui tournaient habituellement le dos, et, dans les autres, pour la plupart des hommes de voile, auxquels il devait être à tout instant caché par celle-ci. On comprend, dès lors, que les représentations dans lesquelles il paraît donner directement ses ordres soient assez exceptionnelles : il n'en va guère ainsi que dans les barques à pagaies[1], — où cette particularité s'explique très naturellement, puisque les pagayeurs, étant tournés face à l'avant, pouvaient voir le prorète — et aussi dans certaines embarcations où il semble que les commandements étaient signifiés aux seuls barreurs, lesquels se chargeaient ensuite de les répéter (très probablement à la voix) aux rameurs[2] ou aux hommes de voile[3]. Le plus ordinairement, le soin d'assurer l'exécution des ordres du πρῳρεύς incombait à un nombre plus ou moins grand de fonctionnaires spéciaux, dont le rôle devait être assez analogue à celui des quartiers-maîtres dans les bateaux modernes, et qui paraissent avoir eu chacun des attributions bien distinctes. C'étaient de véritables agents de liaison, qui demeuraient peut-être groupés derrière le prorète pendant les intervalles de la manœuvre[4],

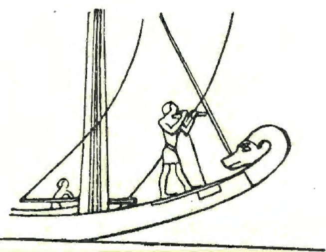


Fig. 171. — Prorète donnant ses ordres au moyen d'un porte-voix (? — L., *D.*, II, 28).

(*Sahure*ᶜ, II, p. 156) suggère que c'est peut-être parce qu'il parle à l'équipage d'un autre bateau, ou à des personnages placés sur la rive.

(1) L., *D.*, II, 24 (?).

(2) L., *D.*, II, 43 *a*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (registre inférieur), LXXV et LXXVI (registre supérieur); dans tous ces exemples, le geste fait par le prorète ne peut être vu que des barreurs. — Dans la barque à rames de Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (registre supérieur), le prorète, tout comme dans les barques à pagaies, paraît au contraire donner directement ses ordres aux hommes de nage.

(3) L., *D.*, II, 96 (?).

(4) Le fait n'est rien moins que certain : on peut cependant le déduire de certaines représentations de la tombe de , par exemple (cf. L., *D.*, II, 43 *a* (barques à voile), et 45 *a* et *b*. — Dans la dernière de ces représentations (reproduite par Assmann, *Sahure*ᶜ, II, fig. 24), les perches à extrémité bidentée sur lesquelles paraissent s'appuyer deux des quartiers-maîtres ne sont en réalité, croyons-nous, que des lignes encadrant la légende hiéroglyphique écrite au-dessus de l'un d'eux. Ces lignes sont en effet beaucoup trop longues — encore le haut en est-il perdu — pour figurer des perches véritables; et c'est seulement par une sorte de jeu graphique que l'artiste

et qui, sur un signal ou un ordre de celui-ci, s'en allaient donner les instructions et commander les mouvements nécessaires[1]. Dans les barques à rames, ces instructions et ces mouvements concernaient les rameurs et les barreurs; dans les barques à voile, ils intéressaient ces mêmes barreurs, ainsi que les deux catégories d'hommes de voile attachés à la manœuvre tant des drisses que des bras de vergue. C'est pourquoi les représentations soignées comportent généralement trois quartiers-maîtres pour les barques à voile[2], et deux seulement pour les barques à rames[3]. On pourrait, dans ces dernières (fig. 172 = planche II), les désigner respectivement l'un et l'autre par les noms de *quartier-maître de nage* et *quartier-maître de gouvernail*. Le premier n'était pas seulement chargé de transmettre aux rameurs, par un geste ou par un mot, les indications du prorète : debout au milieu d'eux, il avait en outre pour mission de rythmer fortement les temps successifs de la nage[4], et de les faire exécuter en cadence par ses hommes, avec tout l'ensemble et toute la précision souhaitables[5]. Quant au quartier-maître de gouvernail, agenouillé sur le toit de la cabine, il donnait la direction aux barreurs — direction dont on ne saurait dire si elle lui était donnée à lui-même directement par le prorète, ou bien par l'entremise du quartier-maître de nage — en allongeant vers eux un de ses bras, et en agitant celui-ci à droite ou à gauche, sans doute pour indiquer que le mouvement d'opposition de la pale des rames-gouvernails devait être effectué à tribord ou à bâbord[6]. Le quartier-maître de gouvernail remplissait son office de la même façon à bord des barques à voile : mais, dans celles-ci, le quartier-maître de nage était remplacé par deux *quartiers-maîtres de voilure*[7], dont l'un dirigeait la manœuvre des hommes préposés aux drisses et aux balancines[8],

les a ainsi terminées en forme de fourche, et les a mises entre les mains des quartiers-maîtres. — Assmann (*loc. laud.*, p. 165) veut au contraire y voir des gaffes tenues par ceux-ci).

(1) Peut-être se contentaient-ils parfois de se tourner à cet effet, sans déplacer, vers l'intérieur de l'embarcation (? — cf. L., *D.*, II, 45 *a*?).

(2) Mastaba du Louvre; cf. aussi L., *D.*, II, 43 *a* (les trois quartiers-maîtres paraissent ici figurés au repos (cf. p. 408, note 4) et 45 *b* (les trois personnages qui regardent l'avant, et dont l'un approche une de ses mains de son oreille, sont seuls des quartiers-maîtres : les quatre autres, tournés face au défunt, sont certainement attachés au service de celui-ci).

(3) Mastaba du Louvre; cf. aussi L., *D.*, II, 45 *a* (?).

(4) Sur ces temps de nage, cf. p. 319 et suiv.

(5) Cf. p. 411-413.

(6) Sur le mécanisme du gouvernail égyptien, cf. p. 388 et suiv.

(7) Vraisemblablement, c'était l'un de ces quartiers-maîtres de voilure qui devait se transformer en quartier-maître de nage dans les barques à voile qui naviguaient avec leur mât amené.

(8) Sur ces cordages, cf. p. 367 et suiv.

l'autre, celle de l'homme chargé d'agir sur la voile par le moyen des bras de vergues (fig. 173 = planche III)[1].

Telle paraît avoir été, au moins en principe, la répartition du commandement dans les barques égyptiennes des IVe-VIe dynasties. Mais les représentations qui nous permettent de nous en rendre exactement compte sont assez rares[2]; comme un trop grand nombre des thèmes dont se compose le répertoire de la sculpture en bas-relief à cette époque, celui-ci a été, le plus souvent, traité par les artistes memphites de façon tout à fait sommaire, ou même incomplètement développé par eux. Dans beaucoup d'exemples, le quartier-maître de gouvernail est seul figuré[3]; ou bien la distinction entre les deux quartiers-maîtres de voilure n'est pas observée[4] : ou bien encore les gestes des uns et des autres paraissent être de pure fantaisie[5]. Ces mêmes représentations, toutefois, fournissent aussi des variantes intéressantes. C'est ainsi qu'à partir de la Ve dynastie on constate que l'usage de la cabine à annexe arrière amène le plus souvent, dans les barques à voile, le quartier-maître de gouvernail à quitter le toit de ladite cabine — d'où il eût été invisible pour les barreurs — et à se placer sur le pont pour donner ses ordres à ceux-ci : un des quartiers-maîtres de voilure le remplace à son ancien poste, et lui emprunte, pour commander la manœuvre des bras de vergue, le geste dont lui-même se servait primitivement pour diriger les hommes de barre[6]. Au contraire, dans les barques à voile dont la cabine ne comporte pas d'annexe arrière, le quartier-maître de gouvernail reprend son ancienne place, d'où il commande à nouveau la manœuvre de la barre, et dirige même aussi, à ce qu'il semble, celle des bras de vergue[7]. — La diversité des gestes exécutés par les différents quartiers-maîtres n'est pas moins remarquable. Tantôt le maître de nage se tient debout au milieu de ses hommes, les deux bras en croix[8], et

(1) Sur les bras de vergue, cf. p. 379 et suiv.

(2) On ne peut guère citer que celles du mastaba d'Akhout-hotep au Louvre (cf. p. 409, notes 2 et 3), et aussi — pour les barques à pagaies — l'une des représentations du tombeau de (L., *D.*, II, 22 *d*).

(3) L., *D.*, II, 22 *d* (barque à voile).

(4) L., *D.*, II, 64bis; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI, etc.

(5) *Deshasheh*, pl. VI (?).

(6) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII-LXXIX. — Il est intéressant de comparer, dans ces représentations, le geste du quartier-maître de voilure avec celui du quartier-maître de barrage dans la représentation de barque à voile du tombeau de (L., *D.*, II, 22 *d*).

(7) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXXI; mastaba du Louvre. — Ces représentations redeviennent ainsi tout à fait comparables à la représentation de barque à voile du tombeau de .

(8) L., *D.*, II, 12 (sur cette représentation, cf. p. 324, note 1); mastaba du Louvre (deuxième barque à rames).



Barques à voile de la chapelle funéraire d'Akhout-hotep - V^e dynastie
(Musée du Louvre)

IMP. CATALA FRÈRES, PARIS

tantôt il étend seulement l'un de ses bras vers eux[1]. Cette dernière attitude, nous l'avons vu, est souvent aussi celle du maître de voilure : mais celui-ci peut également étendre à la fois un bras en avant et l'autre en arrière[2], ou bien encore courir sur le toit de la cabine, au lieu d'y demeurer agenouillé[3]. Il y a là une variété de mouvements très heureusement rendue en général, et qui ne contribue pas peu à animer d'une vie singulière toutes ces scènes de navigation.

Accessoires de signalisation tenus par le prorète et les quartiers-maîtres. — Dans la réalité, celles-ci se déroulaient vraisemblablement à grand renfort de chants et de cris, de quolibets aussi, et parfois de querelles, en un mot s'accompagnaient des mille manifestations bruyantes par où ne pouvait manquer de se trahir, comme se trahit de nos jours encore celle de leurs descendants, l'activité joyeuse et débordante de ces bateliers égyptiens d'il y a cinq mille ans. Malheureusement, l'écho de leurs lazzis ne nous est parvenu que très affaibli, dans quelques courtes légendes dont le sens nous échappe trop souvent[4]; et, par ailleurs, nous ne possédons aucune des chansons au rythme desquelles ils devaient sans doute hisser la voile ou balancer les avirons. Tout au plus nous est-il possible d'observer que ces différentes manœuvres s'exécutaient en cadence, suivant une mesure rigoureuse battue par un des quartiers-maîtres. Le maître de nage en particulier, paraît avoir joué, à ce point de vue, le rôle d'une sorte de chef d'orchestre[5] : au mastaba du Louvre, par exemple[6], on le voit, debout et les bras en croix, tenant à la main un bâton à extrémité allongée et renflée, avec lequel il a l'air de «conduire» véritablement ses rameurs. Au reste, et d'une façon générale, il semble que tous les objets qui sont ainsi placés dans les mains des divers personnages chargés d'assurer l'exécution des ordres du prorète aient pu être indifféremment employés à rythmer la manœuvre, ou, tout au moins, à en marquer le commencement et la fin. Cette dernière hypothèse s'appuie surtout sur ce fait qu'on retrouve ces objets maniés aussi par le prorète lui-même, lequel s'en sert visiblement, dans certaines représentations, pour faire des signaux de ce genre[7]; le quartier-maître, très souvent, se contentait donc sans doute de reproduire ceux-ci. Mais, encore une fois, les signaux ainsi donnés à l'aide de la main non pas seule, mais tenant un accessoire, devaient toujours être destinés à assurer au mouvement exécuté, quel qu'en fût le moment, l'ensemble et la cadence indispensables. Cet accessoire est parfois un bâton, affectant tantôt la forme d'une massue à bout

[1] L., *D.*, II, 22 *d.* — [2] L., *D.*, 64bis*a.* — [3] *Dahchour* (1895), pl. XIX. — [4] Cf. plus bas (123). — [5] Cf. p. 409. — [6] Cf. planche II. — [7] Cf. p. 406.

renflé (1), tantôt celle du sceptre (2), et que le quartier-maître, dans les intervalles de repos, tient négligemment passé dans la ceinture de sa *šndw-t* (3); plus habituellement, c'est une sorte d'élingue de corde, dont ce même quartier-maître — ou le *πρῳρεύς*, puisque cette élingue est quelquefois aussi utilisée par ce

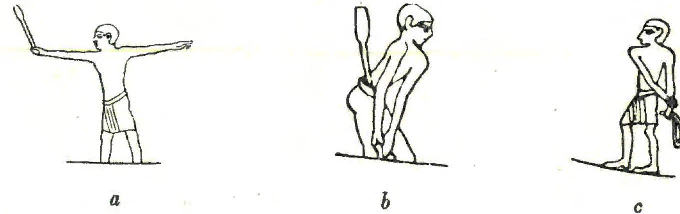


Fig. 174. — Les différents insignes des quartiers-maîtres :
a) Le bâton à bout renflé (mastaba du Louvre);
b) Le bâton (que le quartier-maître a passé ici dans sa ceinture) : Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII;
c) L'élingue de corde (Idem, pl. LXXX).

dernier (4) — tient les deux bouts, à une distance plus ou moins grande de leurs extrémités, réunis et serrés entre ses doigts, tandis que la partie principale, formant boucle, pend verticalement en arrière (5) ou en dessous (6) de sa main (fig. 174). Il convient de noter que le personnage qui tient ainsi cette corde saisit d'ordinaire en même temps, avec son autre main, le bras dont il la tient (7), par un geste où il ne faut pas voir, semble-t-il, un geste de soumission analogue à ceux que nous avons déjà relevés (8), mais qui figure bien plutôt le mouvement par lequel ce personnage prend en quelque sorte son élan, afin d'élever

(1) Mastaba du Louvre (deuxième barque à rames).
(2) *Idem* (deuxième barque à voile).
(3) *Idem* (première barque à voile); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII. — Il est donc difficile de croire que ce bâton, bien qu'on l'observe aussi dans la main du prorète, *e. g.* L., *D.*, II, 45 *b* (? — cf. la représentation corrigée d'Assmann, *Sahure*ᶜ, II, fig. 24), Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, etc., soit, dans les barques égyptiennes, l'insigne exclusif du haut commandement (cf. p. 404).
(4) L., *D.*, II, 64bis*a*; mastaba du Louvre (deuxième barque à rames); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV, LXXV, LXXIX et LXXX.
(5) L., *D.*, II, 64bis*a*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII-LXXXI; Capart, *Une Rue de Tombeaux*, pl. CVI, etc.
(6) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXV. — A noter, L., *D.*, II, 45 *b*, l'horizontalité de l'élingue.
(7) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII et LXXX (cf. la figure 174, *c*).
(8) Cf. plus haut, p. 407, note 1.

son élingue en l'air avec plus de force (1). Dans des scènes qui représentent non plus des matelots, mais des moissonneurs, par exemple, on observe en effet que les contremaîtres, pour obtenir la cadence voulue, font un geste exactement identique (2).

Il faut ajouter enfin que l'élingue et le bâton que l'on voit ainsi maniés par le *πρῳρεύς* et les quartiers-maîtres (3) devaient leur servir, non seulement à faire les signaux de manœuvre et à rythmer la cadence de celle-ci, mais encore à corriger ceux de leurs hommes qui contrevenaient à ces signaux ou n'observaient pas cette cadence. En ce qui concerne le bâton, ce fait est établi, pour l'époque thébaine tout au moins, par une représentation de Wilkinson (4), dans laquelle un quartier-maître (?) donne la bastonnade à un matelot; il est très vraisemblable, comme Assmann le suggère à ce propos (5), que les choses devaient déjà se passer de la même façon à l'époque de l'Ancien Empire. D'autre part, on peut arriver à une conclusion semblable en ce qui concerne l'élingue, si l'on rapproche celle-ci de la corde avec laquelle, au tombeau de Sahureᶜ, par exemple, un

(1) On remarquera cependant que, dans une des barques à rames du tombeau de (L., *D.*, II, 43 *a*) le *πρῳρεύς*, bien qu'il paraisse faire un geste un peu analogue, n'a pas d'élingue entre les mains.
(2) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXXIII, 3e registre. — Cette même représentation montre que certains des travaux de la moisson étaient rythmés en Égypte par un véritable orchestre : celui-ci est composé ici d'un joueur de flûte, et d'un chanteur qui se tient debout devant lui en frappant dans ses mains. Le geste de ce second personnage se trouve très fréquemment reproduit dans les bas-reliefs des mastabas; en ce qui concerne les scènes nautiques, en particulier, on observe, dans la grande barque à voile du tombeau de (L., *D.*, II, 45 *b*), qu'il est exécuté par un des quartiers-maîtres (lequel paraît au reste, dans cet exemple, ne pouvoir donner, de cette manière, la cadence qu'aux barreurs).


Fig. 175. — Prorète tenant à la main une étoffe de signalisation (? — Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI).

(3) Peut-être employaient-ils aussi parfois un morceau d'étoffe, qu'ils déroulaient et élevaient en l'air en guise de signal. Du moins une représentation du tombeau de Tî (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI) nous montre-t-elle le *πρῳρεύς* prenant son élan, semble-t-il, pour exécuter un geste de ce genre avec un objet qui ne paraît pas être une élingue (fig. 175). On relèverait facilement, d'ailleurs, des exemples d'écharpes (?) ainsi employées pour conduire certaines manœuvres (cf. la scène de tenderie du mastaba du Louvre); et l'on sait que les Égyptiens se servaient à cet effet, et de cette façon, des objets les plus variés (d'une gerbe de blé, par exemple, pour diriger le travail des moissonneurs — cf. Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. CXXIII).
(4) *Manners and Customs* (2e édit., fig. 407 — cf. Assmann, *Sahure*ᶜ, II, p. 166, note 1).
(5) *Loc. laud.* (cf. plus bas **(124)**).

conducteur de bestiaux fait avancer, en la frappant, une antilope figurée devant lui[1]. La forme en est tout à fait analogue à celle de l'élingue maniée par les quartiers-maîtres égyptiens, et permet de supposer que, déjà sous la Ve dynastie, ceux-ci se servaient de cette élingue, avec leurs hommes, tout comme celui-là avec ses bêtes. Une scène de pêche du tombeau de à Deshasheh[2] semblerait même, tout d'abord, venir à l'appui de cette supposition : il n'est pas certain, cependant, que le nain qu'on voit, dans cet exemple, debout à l'arrière de la barque, le bras levé, et paraissant frapper, avec son élingue, le barreur assis à ses pieds, ne fasse pas, en réalité, un signe conventionnel aux deux hommes occupés à manœuvrer le filet. Quoi qu'il en soit, l'invention du «chat à neuf queues» remonte, dans tous les pays, à celle de la navigation elle-même; en Égypte, en particulier, où les pilotes occupaient encore, au temps d'Hérodote, la dernière place dans la hiérarchie des classes[3], les simples matelots ont dû, dès les plus anciennes époques, l'apprendre à leurs dépens.

ζ. — ACCESSOIRES DIVERS.

Pour en avoir fini avec les caractéristiques principales des barques en bois de l'Ancien Empire, il convient encore de mentionner deux détails qu'on ne relève pas dans ces barques, à ce qu'il semble, avant la Ve dynastie, mais dont le second, tout au moins, y apparaît assez fréquemment à partir de cette date : nous voulons parler de l'ancre et du pain.

L'Ancre[4]. — Nous avons vu que l'ancre égyptienne se composait, à l'époque préhistorique, d'une corde à laquelle on attachait, suivant les cas, soit une souche, soit une branche d'arbre[5]. Sous l'Ancien Empire, cette ancre rudimentaire en bois semble avoir été remplacée par une masse de forme plus régulière, et constituée, très vraisemblablement, par une pierre : l'existence de ces pierres d'ancre, qui ne peut être que conjecturée pour les radeaux de papyrus des IVe-VIe dynasties[6], paraît prouvée, au contraire, pour les barques en bois

(1) Borchardt, *Sahure'*, II, pl. LVI, et p. 66.
(2) *Deshasheh*, pl. V.
(3) Les *κυβερνῆται* constituaient en effet la dernière des sept classes égyptiennes (Hérodote, II, 164).
(4) Sur l'ancre égyptienne, cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 128-129.
(5) Cf. p. 24-25.
(6) Dans les exemples jusqu'ici connus, on ne voit en effet que la corde de l'ancre (? — cf. p. 231).

de la même période, bien que les témoignages des monuments sur ce point ne soient pas antérieurs, encore une fois, à la Ve dynastie. Le seul sur lequel il soit possible, croyons-nous, de s'appuyer avec certitude est fourni par une barque de transport du mastaba de à Leyde; un personnage agenouillé à l'arrière de cette barque, le dos tourné au barreur, tient à deux mains et laisse pendre le long de la muraille une corde au bout de laquelle est suspendu un objet de forme ovoïde allongée, dont la base affleure la surface de l'eau (fig. 176)[1]. L'apparence générale de cet objet — dont la partie supérieure est malheureusement détruite — donnerait d'abord à penser que nous avons simplement affaire ici à un vase, qu'un matelot est en train de remplir au fleuve[2]; dans une barque représentée juste au-dessous de celle qui nous occupe, on voit précisément un homme buvant à même un récipient de type très analogue[3]. Cette interprétation, toutefois, ne semble guère plausible, car on comprendrait mal qu'un matelot, ainsi désireux de puiser de l'eau, fût allé se placer, à cet effet, précisément à l'endroit du bateau où il se trouve le plus éloigné du niveau de celle-ci[4]; et l'on ne s'expliquerait pas davantage qu'il eût fait choix, pour y suspendre ce pseudo-vase, d'une corde plus grosse que les sauvegardes des avirons, plus grosse même que les liens qui retiennent au bastingage les bovidés couchés sur le pont[5]. Au contraire, s'il s'agit pour lui d'immobiliser la barque au moyen d'une pierre formant ancre, il est naturel qu'il emploie, pour soutenir une masse qui ne pouvait agir efficacement qu'à la condition d'être très pesante, un cordage particulièrement solide. Il faut donc admettre que cette masse, dans cet exemple, figure bien en effet une pierre d'ancre[6]. Cette pierre était évidemment percée d'un trou par lequel passait une corde, et s'attachait soit à l'un des côtés du bordage, soit autour de l'étambot. La légende qui



Fig. 176. — Matelot maniant une pierre d'ancre (? — Holwerda-Boeser, pl. XX).

(1) Holwerda-Boeser, pl. XX, deuxième registre.
(2) Cf. Schäfer, *Priestergräber*, p. 71, note 2.
(3) Holwerda-Boeser, pl. XX (troisième registre) — cf. aussi Capart, *Recueil de Monuments égyptiens* (1re série), pl. XII.
(4) Au mastaba du Louvre, par exemple, l'homme ainsi occupé à puiser de l'eau au fleuve s'est au contraire placé, comme il est naturel, à un endroit de la barque assez rapproché de la surface de l'eau pour lui permettre, en se penchant, d'atteindre celle-ci avec la main (cf. planche III).
(5) Holwerda-Boeser, pl. XX (deuxième registre).
(6) Telle est aussi la conclusion de Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 129.

conducteur de bestiaux fait avancer, en la frappant, une antilope figurée devant lui[1]. La forme en est tout à fait analogue à celle de l'élingue maniée par les quartiers-maîtres égyptiens, et permet de supposer que, déjà sous la V[e] dynastie, ceux-ci se servaient de cette élingue, avec leurs hommes, tout comme celui-là avec ses bêtes. Une scène de pêche du tombeau de à Deshasheh[2] semblerait même, tout d'abord, venir à l'appui de cette supposition : il n'est pas certain, cependant, que le nain qu'on voit, dans cet exemple, debout à l'arrière de la barque, le bras levé, et paraissant frapper, avec son élingue, le barreur assis à ses pieds, ne fasse pas, en réalité, un signe conventionnel aux deux hommes occupés à manœuvrer le filet. Quoi qu'il en soit, l'invention du «chat à neuf queues» remonte, dans tous les pays, à celle de la navigation elle-même; en Égypte, en particulier, où les pilotes occupaient encore, au temps d'Hérodote, la dernière place dans la hiérarchie des classes[3], les simples matelots ont dû, dès les plus anciennes époques, l'apprendre à leurs dépens.

ζ. — ACCESSOIRES DIVERS.

Pour en avoir fini avec les caractéristiques principales des barques en bois de l'Ancien Empire, il convient encore de mentionner deux détails qu'on ne relève pas dans ces barques, à ce qu'il semble, avant la V[e] dynastie, mais dont le second, tout au moins, y apparaît assez fréquemment à partir de cette date : nous voulons parler de l'ancre et du pain.

L'ANCRE[4]. — Nous avons vu que l'ancre égyptienne se composait, à l'époque préhistorique, d'une corde à laquelle on attachait, suivant les cas, soit une souche, soit une branche d'arbre[5]. Sous l'Ancien Empire, cette ancre rudimentaire en bois semble avoir été remplacée par une masse de forme plus régulière, et constituée, très vraisemblablement, par une pierre : l'existence de ces pierres d'ancre, qui ne peut être que conjecturée pour les radeaux de papyrus des IV[e]-VI[e] dynasties[6], paraît prouvée, au contraire, pour les barques en bois

(1) BORCHARDT, *Sahure*ʿ, II, pl. LVI, et p. 66.
(2) *Deshasheh*, pl. V.
(3) Les κυβερνῆται constituaient en effet la dernière des sept classes égyptiennes (HÉRODOTE, II, 164).
(4) Sur l'ancre égyptienne, cf. JÉQUIER, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 128-129.
(5) Cf. p. 24-25.
(6) Dans les exemples jusqu'ici connus, on ne voit en effet que la corde de l'ancre (? — cf. p. 231).

de la même période, bien que les témoignages des monuments sur ce point ne soient pas antérieurs, encore une fois, à la V[e] dynastie. Le seul sur lequel il soit possible, croyons-nous, de s'appuyer avec certitude est fourni par une barque de transport du mastaba de à Leyde; un personnage agenouillé à l'arrière de cette barque, le dos tourné au barreur, tient à deux mains et laisse pendre le long de la muraille une corde au bout de laquelle est suspendu un objet de forme ovoïde allongée, dont la base affleure la surface de l'eau (fig. 176)[1]. L'apparence générale de cet objet — dont la partie supérieure est malheureusement détruite — donnerait d'abord à penser que nous avons simplement affaire ici à un vase, qu'un matelot est en train de remplir au fleuve[2]; dans une barque représentée juste au-dessous de celle qui nous occupe, on voit précisément un homme buvant à même un récipient de type très analogue[3]. Cette interprétation, toutefois, ne semble guère plausible, car on comprendrait mal qu'un matelot, ainsi désireux de puiser de l'eau, fût allé se placer, à cet effet, précisément à l'endroit du bateau où il se trouve le plus éloigné du niveau de celle-ci[4]; et l'on ne s'expliquerait pas davantage qu'il eût fait choix, pour y suspendre ce pseudo-vase, d'une corde plus grosse que les sauvegardes des avirons, plus grosse même que les liens qui retiennent au bastingage les bovidés couchés sur le pont[5]. Au contraire, s'il s'agit pour lui d'immobiliser la barque au moyen d'une pierre formant ancre, il est naturel qu'il emploie, pour soutenir une masse qui ne pouvait agir efficacement qu'à la condition d'être très pesante, un cordage particulièrement solide. Il faut donc admettre que cette masse, dans cet exemple, figure bien en effet une pierre d'ancre[6]. Cette pierre était évidemment percée d'un trou par lequel passait une corde, et s'attachait soit à l'un des côtés du bordage, soit autour de l'étambot. La légende qui

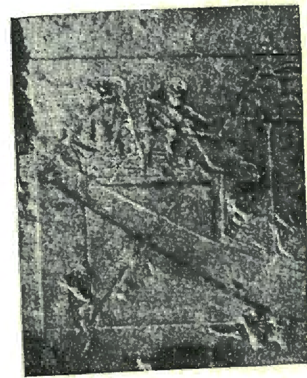


Fig. 176. — MATELOT MANIANT UNE PIERRE D'ANCRE (? — HOLWERDA-BOESER, pl. XX).

(1) HOLWERDA-BOESER, pl. XX, deuxième registre.
(2) Cf. SCHÄFER, *Priestergräber*, p. 71, note 2.
(3) HOLWERDA-BOESER, pl. XX (troisième registre) — cf. aussi CAPART, *Recueil de Monuments égyptiens* (1[re] série), pl. XII.
(4) Au mastaba du Louvre, par exemple, l'homme ainsi occupé à puiser de l'eau au fleuve s'est au contraire placé, comme il est naturel, à un endroit de la barque assez rapproché de la surface de l'eau pour lui permettre, en se penchant, d'atteindre celle-ci avec la main (cf. planche III).
(5) HOLWERDA-BOESER, pl. XX (deuxième registre).
(6) Telle est aussi la conclusion de JÉQUIER, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 129.

accompagne la scène semble bien indiquer, au surplus, que l'embarcation est ici sur le point d'atterrir[1].

On peut objecter, il est vrai, que les Égyptiens, lorsqu'ils voulaient aborder, amarraient simplement leurs barques à des pieux enfoncés dans le sol, suivant un procédé qui, pour n'être prouvé par les représentations qu'à partir du Moyen Empire[2], n'en a pas moins dû être en usage bien avant cette date. Mais

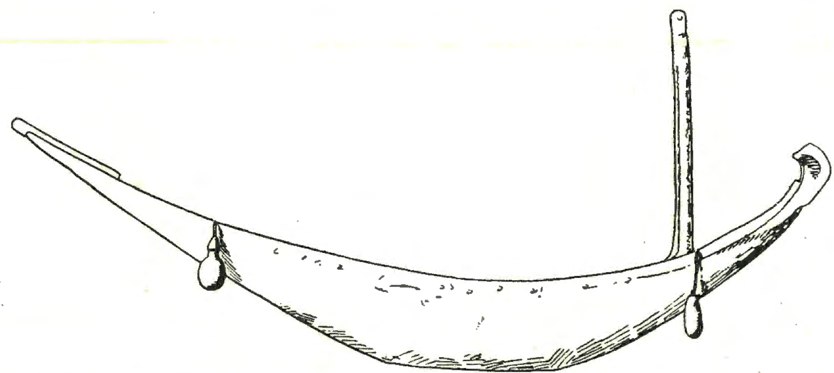


Fig. 177. — Modèle de barque muni d'une ancre à l'arrière et d'une bouée-tampon à l'avant (Meir, XIIe dynastie) (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XII, modèle n° 4872).

l'emploi de l'amarre n'exclut pas celui de l'ancre dans l'Égypte d'aujourd'hui[3], et il n'existe aucune raison de penser qu'il l'ait exclu davantage dans l'Égypte d'autrefois. Alors comme maintenant, certaines barques utilisaient sans doute à la fois l'une et l'autre : ce devait être le cas, en particulier, pour celles qui, comme la barque de transport du mastaba de [hiéroglyphes], avaient d'autant plus besoin d'être très solidement attachées qu'elles étaient nécessairement assez lourdes[4]. Hérodote[5] nous apprend que, de son temps, les Égyptiens se servaient de pierres suspendues à l'arrière de leurs barques, pour ralentir la marche de celles-ci lorsqu'elles descendaient le Nil[6]; les pierres d'ancre devaient être très

(1) Sur cette légende, cf. plus bas (**125**).

(2) *Beni Hasan*, II, pl. XII (cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. xiv).

(3) Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. xiv, note 3.

(4) Les barques de mer paraissent avoir, elles aussi — mais pour d'autres raisons encore — utilisé des ancres de pierre (sur ces ancres, cf. plus bas (**126**)).

(5) II, 96.

(6) D'après Hérodote, l'action de ces pierres — lesquelles s'accrochaient au fond du fleuve, et constituaient ainsi de véritables freins — était destinée à contrarier celle d'une claie de bois, attachée au moyen d'un câble à l'avant de la barque, et qui tendait à entraîner rapidement celle-ci dans le sens du courant; les représentations égyptiennes ne fournissent pas, à notre connaissance, d'exemples de ce mode de navigation.

semblables à ces pierres de frein, mais un peu plus volumineuses, afin de pouvoir produire un effet, non plus seulement de ralentissement, mais d'arrêt complet[1]. Il est intéressant de noter, d'ailleurs, qu'un modèle de la XIIe dynastie, provenant de Meir (fig. 177)[2], montre encore en place — accrochée par une corde à l'une des rames de l'arrière — une ancre de ce genre; et il ne l'est pas moins de constater que la pièce de bois qui simule ladite ancre affecte précisément cette forme générale de vase qui apparaît d'abord comme un peu troublante dans le bas-relief de Leyde (fig. 178)[3].

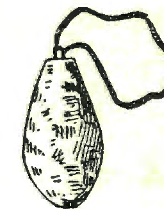


Fig. 178. — Modèle d'ancre, XIIe dynastie (Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 177).

Bouées-tampons. — Ce même modèle de Meir comporte également une autre pièce de bois, qui présente une forme assez différente de la première, et qui est suspendue, non plus à l'arrière, mais à l'avant de la barque[4]. Bien que Reisner les désigne toutes les deux sous l'appellation commune de «tampon» (*bumper* ou *buffer*)[5], il y a là, croyons-nous, deux objets parfaitement distincts, comme on peut s'en convaincre en comparant, non seulement la place que l'un et l'autre occupent dans la barque, mais aussi les dimensions respectives du lien auquel ils sont attachés. La corde qui retient l'objet suspendu à l'arrière est assez épaisse et longue, ce qui implique, ainsi que nous venons de le voir, que cet objet doit être une ancre[6]; celle qui retient l'objet suspendu à l'avant paraît au contraire beaucoup moins grosse et plus courte, ce qui semble indiquer que cet objet est relativement léger, et aussi que le champ dans lequel on a besoin de le faire mouvoir est assez restreint. Dès lors, il est tout à fait vraisemblable que ce second objet — mais celui-là seulement — figure bien en effet une de ces bouées-tampons dont l'office est de protéger la muraille de la barque, en cas d'abordage trop rapide ou de choc brusque contre un obstacle quelconque. Les tombes de la XIIe dynastie nous ont rendu, en assez grand nombre[7], des simulacres de ces bouées, lesquelles paraissent avoir été, à cette époque, soit des tampons de

(1) Schäfer (*Priestergräber*, p. 78) admet, lui aussi, que des troncs de cône peints en blanc et percés d'un trou, provenant de modèles de barques de la tombe de *Here-sche-f-hotp I* (Moyen Empire) figurent peut-être des ancres de ce genre. — Cf. encore Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 128.

(2) Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XII (n° 4872).

(3) Idem, n° 4878, fig. 177.

(4) Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XII, et n° 4879, fig. 178.

(5) Idem, nos 4878 et 4879, et fig. 177 et 178.

(6) Cf. p. 415.

(7) Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4844, 4861, 4879, 4910, 4939 (et les figures).

bois recouvert ou non de peau, soit, peut-être, des outres de toile ou de sparterie, qu'on bourrait de fibre végétale ou de toute autre matière [1]. Mais il semble bien que ce genre de tampons aient déjà été connus antérieurement; si l'on compare, en effet, ces modèles du Moyen Empire avec un objet en forme de cône aplati (?), d'apparence massive et de signification assez énigmatique [2], que le prorète d'une des barques du tombeau de [hieroglyphs] à Sakkârah tient du bout de son bras gauche abaissé verticalement [3], on arrive à cette conclusion que le premier exemple de bouée qui nous soit fourni par les monuments remonte sans doute à l'époque de la V[e] dynastie (fig. 179) [4].

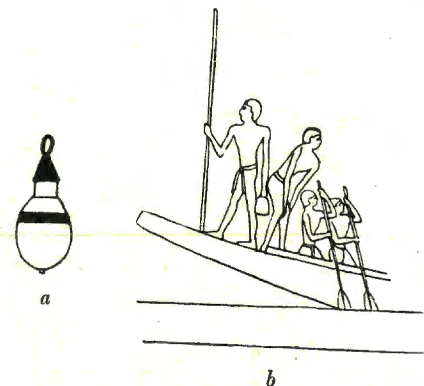


Fig. 179. — Bouées-tampons :
a) Modèle provenant d'une tombe de la XII[e] dynastie (Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 178);
b) (?) : L., *D.*, II, 45 *a* (V[e] dynastie).

Le pain d'offrande (?). — Il faut se garder, en tout cas, de confondre cette bouée avec un objet, de forme toujours franchement conique celui-là, et qui, au lieu d'être suspendu en dehors de la muraille ou figuré dans la main du prorète, a régulièrement sa place sur le pont, en général tout à fait à l'avant de l'embarcation (fig. 180) [5]. La comparaison de cet objet avec le pain offert à la barreuse d'une des barques de charge du tombeau de [hieroglyphs] par un personnage accroupi en face d'elle [6] ne permet guère de douter que nous ayons affaire, ici aussi, à un pain [7] : mais on peut se demander si ce pain au lieu de servir,

(1) Reisner, *Models of Ships and Boats*, p. xiv.

(2) Graser (*Resultate...*, p. 11) incline à y voir un poids servant de *plomb de sonde* (*βολίς*). Mais le peu de profondeur des eaux sur lesquelles naviguaient habituellement les barques égyptiennes rendait inutile l'emploi de ces plombs, dont la longue perche du prorète suffisait parfaitement à remplir l'office.

(3) L., *D.*, II, 45 *a*.

(4) Il faut supposer seulement que la corde de suspension et d'attache de cette bouée n'est pas visible.

(5) L., *D.*, II, 45 *b*, 64[bis]*b*, 96; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXVI; mastaba du Louvre, etc. — C'est tout à fait par exception que cet objet est figuré en arrière du prorète (*e. g.* L., *D.*, II, 64[bis]*a*).

(6) L., *D.*, II, 104 *b* (légende : [hieroglyphs]). — La représentation d'hommes de l'équipage mangeant ou buvant est un thème familier qu'on relève dans un certain nombre de scènes nautiques des mastabas (cf., par exemple, Holwerda-Boeser, pl. XX, et Capart, *Recueil de Monuments égyptiens* (1[re] série), pl. XII.

(7) Cf. la note 2 de la page 419.

comme l'autre, à la nourriture de l'équipage, n'a pas plutôt une signification religieuse. Suivant Assmann [1] — le premier auteur, jusqu'à présent, qui ait serré de près la question [2] —, sa présence à cette place nous conserverait le souvenir des offrandes que les Égyptiens ne devaient pas manquer de faire, à l'occasion de leurs navigations, tant pour demander aux dieux une traversée heureuse que pour les remercier que cette traversée eût été telle en effet. Il y aurait donc là quelque chose d'analogue aux sacrifices qu'on observe plus tard en Grèce et à Rome [3]; la différence consiste seulement en ce que, dans ces derniers pays, ces sacrifices étaient offerts sur la poupe du bateau [4], tandis qu'il faut admettre qu'en Égypte les offrandes étaient faites sur la proue [5]. Cette différence, pour Assmann, s'explique d'ailleurs d'elle-même, si l'on songe que, chez les Égyptiens, la place d'honneur, dans une barque, était à l'avant de celle-ci, alors que, chez les Grecs et les Romains, elle était à l'arrière : à l'appui de sa thèse, l'auteur rappelle que l'étendard royal, dans les barques égyptiennes officielles, et, dans les autres, les enseignes divines ou militaires, sont toujours plantés à l'avant, — ou encore, qu'en Égypte, contrairement à ce qu'on relève chez les autres peuples de l'antiquité et chez les modernes, c'est du haut de la proue que les officiers donnent leurs ordres [6].


Fig. 180. — Le pain d'offrande (?) placé à l'avant de l'embarcation (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVI).

(1) *Sahure*, II, p. 149-151.

(2) Graser (*Resultate...*, p. 11 — cf. aussi Erman, *Aegypten*², p. 577) voyait dans cet objet une sorte de cabestan autour duquel on amarrait les gros câbles, mais Assmann (*Sahure*, II, p. 151) a montré que cette opinion est insoutenable pour plusieurs raisons. La principale est que ce pseudo-cabestan devrait être plus large ou tout au moins aussi large à sa partie supérieure qu'à sa base : or, c'est précisément le contraire qu'on observe dans tous ces exemples.

(3) Assmann (*op. cit.*, p. 150, notes 2 et 3) cite comme exemple le bas-relief du Musée Torlonia (Baumeister, *Denkmäler*, p. 1636 et fig. 1688), où l'on voit, à l'arrière d'une barque à voile entrant dans le port, le capitaine occupé à brûler de l'encens sur un autel : il renvoie aussi au passage d'Apollonius de Rhodes (*Argonautiques*, IV, 1593-1594) dans lequel l'auteur montre Jason, à sa sortie de la Syrte de Libye, sacrifiant, sur la poupe de son bateau, une brebis au dieu Triton.

(4) Voir la note précédente.

(5) Cf. p. 418, note 5.

(6) Cf. Assmann, *op. cit.*, p. 150. — Nous avons vu que, si le commandant est ainsi placé à l'avant dans les barques égyptiennes, c'est aussi parce qu'il a en même temps pour office d'effectuer les sondages nécessaires (cf. p. 404-405).

Que les Égyptiens fissent parfois ainsi, à bord de leurs bateaux, des offrandes propitiatoires ou d'actions de grâces, la chose apparaît tout à fait vraisemblable, et les exemples cités à cet égard par Assmann sont très convaincants[1]. Il convient d'observer, néanmoins, que ces exemples concernent tous des barques de mer[2], et aussi que, lorsque le pain y figure[3], il n'y figure pas seul, mais accompagné de quelques-uns des accessoires les plus caractéristiques de l'offrande, tels que le vase à libation[4] ou la cassolette à encens (fig. 181)[5]. En sorte qu'on peut se demander si les offrandes proprement dites n'étaient pas réservées, en Égypte, aux traversées jugées particulièrement dangereuses, c'est-à-dire aux voyages sur mer, et si l'on ne se contentait pas, lorsqu'il s'agissait des navigations de chaque jour dans les marais ou sur le Nil, de conjurer les périls moins redoutables de ces navigations au moyen d'un certain nombre de mesures appropriées, parmi lesquelles la présence d'un pain à l'avant était sans doute considérée comme la plus efficace. Il faut remarquer, en effet, que la proue n'est pas seulement, comme l'a relevé Assmann[6], la place d'honneur de la barque égyptienne, elle est aussi l'endroit qui reçoit les fétiches protecteurs de celle-ci[7]; et le pain qu'on y remarque peut très bien, dès lors, n'avoir été qu'un talisman en effet, assez différent des têtes-amulettes, par exemple, qui décorent

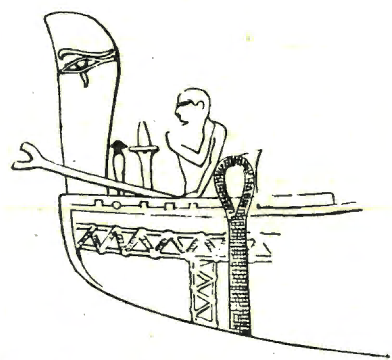


Fig. 181. — Les accessoires de l'offrande placés à l'avant des barques de mer (*Sahure*ᶜ, II, pl. XI).

[1] Exception doit être faite, cependant, pour les représentations de sacrifices d'animaux figurées à l'avant des barques funéraires du Moyen Empire : la destination même de ces barques explique suffisamment la présence de ces représentations pour qu'il n'y ait pas besoin de faire intervenir ici l'idée d'une offrande se rapportant à l'heureuse issue du voyage.

[2] Barques de Sahureᶜ (*Sahure*ᶜ, II, pl. XI-XII) et d'Hatshopsitou (*Deir el Bahari*, VI, pl. 154); barques du pays de Rotennou (étudiées par Daressy, *Revue archéologique*, 1895, II, p. 286 et suiv. — Ces dernières barques sont des barques phéniciennes).

[3] Il manque, par exemple, dans la scène d'offrande figurée sur le pont d'une des barques de Rotennou. (Il est à remarquer que cette représentation date de la XVIIIᵉ dynastie; cf. p. 422.)

[4] *Sahure*ᶜ, II, pl. XI (le pain est ici posé sur un second vase (?), différent d'aspect du premier, et formant sellette; l'un et l'autre vase (?) se retrouvent — mais cette fois sans le pain — à l'avant d'une des barques de la planche XII).

[5] *Deir el Bahari*, VI, pl. 154.

[6] Cf. p. 419.

[7] Cf. p. 277-278.

parfois, nous l'avons vu, l'avant de certaines embarcations[1], mais sans doute destiné, tout comme elles, à conjurer le mauvais sort. Il resterait à préciser la manière dont il le conjurait : malheureusement, nous ne pouvons émettre à ce sujet que des conjectures, puisque aussi bien l'on dirait que c'est une des caractéristiques des objets en forme de pain conique, tant de ceux qu'on relève dans les représentations que de ceux qui ont été retrouvés dans les tombes égyptiennes, de poser ainsi, presque toujours, une énigme archéologique[2]. Celui qui nous occupe ici avait peut-être pour office, sinon d'apaiser, au moins de tromper, le cas échéant, la voracité du crocodile, éternel ennemi du marin égyptien[3]. Peut-être aussi répondait-il à une autre idée : tout ce qu'on en peut dire, encore une fois, c'est qu'il n'avait, fort probablement, que la valeur d'une amulette. Très rapidement, du reste, il paraît être devenu surtout un «motif», avec lequel l'artiste en usait de façon assez arbitraire, le retenant ici, l'omettant là[4], ou bien le figurant en dehors de sa place habituelle[5], ou encore lui donnant des dimensions tout à fait anormales[6], etc. Force est donc, dans ces conditions, de se borner à constater que le pain-fétiche n'apparaît guère que dans les barques de grandes dimensions[7] : tout au plus, est-il permis de supposer que son absence, dans certaines d'entre elles, tient à ce que celles-ci sont représentées au moment où elles abordent, c'est-à-dire alors que la protection de toute amulette est devenue superflue[8]. On peut également se demander si ce pain était placé à l'avant

[1] Cf. p. 277-278.

[2] Il en est ainsi, par exemple, pour les cônes en terre cuite, portant le nom du défunt, qu'ont livrés en si grand nombre les tombes d'époque thébaine, et dont la signification demeure des plus obscures (sur ces cônes, dits «funéraires», cf. Daressy, *Mém. Miss. Caire*, t. VIII, 1893, p. 269 et suiv.). — Quant aux cônes qui surmontent, à cette même époque, la coiffure des hommes comme celle des femmes, on sait qu'ils sont généralement interprétés aujourd'hui comme des pains de pommade parfumée (cf. Davies-Gardiner, *The Tomb of Amenemhēt*, pl. XVI et p. 64-65).

[3] Cf. p. 216 et suiv.

[4] Cf. les notes 7 et 8.

[5] L., *D.*, II, 64bis *a* (le pain est ici placé derrière le πρωρεύς), 104 *b* (? — si ce sont des pains, ils sont ici placés au milieu de la barque, dans le voisinage d'animaux).

[6] L., *D.*, II, 64bis *a*, 104 *b* (?).

[7] L., *D.*, II, 64bis *b*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV-LXXVI; mastaba du Louvre (barques à rames). — L., *D.*, II, 45 *b*, 64bis *a*, 96; mastaba du Louvre (barques à voile). — Le pain manque, au contraire, dans la grande barque à rames du tombeau de [hieroglyphs] (L., *D.*, II, 45 *a*) et dans toutes les barques à voile du tombeau de Tî (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI).

[8] Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII, LXXVIII et LXXXI (? — Dans ces exemples, l'abordage paraît prouvé par la présence de matelots déjà débarqués, lesquels, s'il faut en croire Steindorff, se rendent en courant à leur maison.

de chacune des barques composant un même convoi, ou si la barque de tête en était seule munie : autant de questions auxquelles on ne saurait donner de réponse satisfaisante. Il est intéressant de noter, en revanche, que le talisman en forme de pain ne s'observe que dans les barques de l'Ancien Empire, soit que les Égyptiens, passé cette époque, aient commencé à juger un tel fétichisme trop grossier, soit qu'ils se soient estimés désormais navigateurs assez habiles pour n'avoir plus besoin d'y sacrifier, et pour écarter avec leurs seules forces les dangers auxquels leurs embarcations et eux-mêmes pouvaient se trouver exposés en cours de route.

η. — LÉGENDES ACCOMPAGNANT LES SCÈNES NAUTIQUES À REPRÉSENTATIONS DE BARQUES PAPYRIFORMES.

Pourquoi faut-il que, pour éclaircir ce détail — comme aussi tant d'autres à propos desquels nous n'avons pu émettre que des suppositions — nous n'ayons le secours d'aucune inscription? Mais l'absence presque complète de légendes explicatives constitue l'une des particularités, et sans doute la plus fâcheuse, des scènes nautiques des mastabas. Non pas que l'épigraphie n'occupe dans ces scènes une place relativement considérable; mais le répertoire, malheureusement, en demeure toujours assez limité. Les éléments les plus ordinaires en sont constitués, en effet, par le nom et les titres du défunt [1] — accompagnés parfois de ceux de son fils [2] —, et aussi par la désignation de l'eau sur laquelle naviguent [3] ou de la région mystique vers laquelle se dirigent [4] les embarcations représentées. Cependant, en dehors de ces indications — dont la présence à cette place s'explique par le rôle avant tout funéraire de la plupart de ces embarcations [5] — les légendes dont celles-ci sont surmontées en fournissent parfois un certain nombre d'autres, lesquelles se rapportent à des détails de

[1] L., *D.*, II, 22*d*, 28, 45*b*; Holwerda-Boeser, pl. IX; mastaba du Louvre; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII, etc.

[2] L., *D.*, II, 45*a*. — La présence du fils dans la barque est liée à l'idée que c'est lui qui est chargé d'assurer pour le mort le service de l'offrande (cf. p. 196).

[3] Cette eau est appelée le « *Lac de l'Occident* » ( ). — Pour les variantes du mot, et les exemples où on le rencontre, cf. p. 146, note 6).

[4] Cette région est désignée, suivant les cas, par les appellations « 'Imnt-t », « Marais d'Hathor », « Marais du Bon », « Champ Hotep », etc. (cf. p. 146, et les notes).

[5] Cf. p. 169 et suiv.

nautique; et l'on peut répartir, à ce point de vue, ces légendes en quatre catégories générales :

a) Légendes relatives à la nature des barques représentées, ainsi qu'au genre de navigation effectué par celles-ci;

b) Légendes relatives à la fonction des personnages — hommes de l'équipage ou autres — figurés dans ces barques;

c) Légendes relatives à la manœuvre et aux agrès;

d) Légendes reproduisant des conversations échangées entre les différents personnages prenant part à la scène.

a) LÉGENDES RELATIVES À LA NATURE DES BARQUES REPRÉSENTÉES, AINSI QU'AU GENRE DE NAVIGATION EFFECTUÉ PAR CELLES-CI.

La barque ḥʿw *et la barque* dpt. — Des différents noms de barques qui nous sont fournis par les inscriptions des IVe-VIe dynasties [1], les seuls qui soient confirmés par les représentations monumentales contemporaines — exception faite pour le mot *šṯ*, lequel concerne une embarcation dont il sera question plus loin [2] — paraissent être celui de la barque ou [3], et celui de la barque . Le mot ou , qui revêt, à partir de la XIIe dynastie, une forme sous laquelle on le retrouve ensuite à toutes les époques de la langue égyptienne [4], se rattache sans doute à une racine , , ayant donné plus tard [5], et signifiant *être debout*, d'où *être en équilibre*, *être stable* (?); on s'expliquerait ainsi qu'il ait servi à désigner des barques solidement construites et assez lourdes, des barques de transport, en particulier. Du moins cette dernière acception est elle celle qu'il semble comporter habituellement à dater de l'époque thébaine [6]; sous l'Ancien

[1] Cf. p. 126 et suiv., et le tableau de la page 138.

[2] Cf. p. 126 et plus bas (**127**).

[3] Sur cette métathèse, cf. W. Max Müller, *A. Z.*, XXXII, p. 34. — La forme paraît avoir précédé la forme .

[4] Cf., par exemple, la grande inscription de *Reḫmara*, édit. Newberry, pl. III, l. 34-35, — et aussi la stèle de Piankhi, l. 94. — Sur la barque *ʿḥʿ*, cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 69.

[5] Brugsch, *Wörterbuch*, p. 927.

[6] Cf. la note 4. — Brugsch (*Wörterbuch*, p. 929) voit dans les les barques employées aux transports sur le Nil.

Empire, au contraire, on le rencontre appliqué indifféremment à des barques de charge[1] ou à des barques de voyage[2]. Ce devait être, au reste, un mot de sens très large, qui tenait compte seulement des caractéristiques les plus générales de l'embarcation, et qui n'impliquait pas, pour celle-ci, une forme précisément déterminée. Aussi cette forme varie-t-elle beaucoup, dans les quelques exemples qui nous ont été conservés de ces barques ou [3]. Tout au plus offrent-elles toutes ce trait commun que l'avant en est très peu relevé, au point de courir, dans certains cas, presque parallèlement à la surface de l'eau[4]; mais nous avons pu constater déjà qu'il n'y a pas lieu d'attacher à de semblables détails une importance trop grande, les différences de type présentées par les barques égyptiennes, à cette époque, étant assez indépendantes, le plus souvent, de la catégorie à laquelle ces barques appartiennent[5]. Pour la même raison, et bien que les seules barques dont nous possédions jusqu'ici des représentations certaines comportent toutes une cabine terminée par une annexe en forme de niche de souffleur[6], on ne saurait affirmer que cette particularité caractérisât en effet ce genre d'embarcations[7]. Tout ce qu'on peut dire, c'est que, comme les barques , les barques étaient essentiellement des barques de charge, réservées au transport du bétail et des marchandises : la preuve en est dans leur nom même, qu'il paraît impossible de ne pas rapprocher de la racine = *porter, charge, fardeau*[8]. Les unes et les autres pouvaient affecter des dimensions considérables, puisque certaines de ces barques de transport, au temps d'Hérodote tout au moins, portaient

(1) L., *D.*, II, 104.

(2) Holwerda-Boeser, pl. XX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII.

(3) Cf. les notes 1 et 2.

(4) Cf. surtout Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII-LXXXI, — et aussi la barque (?) en construction figurée L., *D.*, II, 61.

(5) Cf. p. 274, note 2, et p. 275.

(6) L., *D.*, II, 62 (cf. les légendes qui accompagnent la scène).

(7) Cette forme d'annexe est commune, en effet, à toutes les barques de charge de la Ve dynastie (cf. p. 260); aussi l'observe-t-on dans certaines d'entre elles qui sont, non pas des barques , mais des barques (*e. g.*, L., *D.*, II, 104 *b*).

(8) Brugsch, *Wörterbuch*, p. 23. — L'hypothèse suivant laquelle l'appellation donnée à la barque viendrait de ce que celle-ci était munie d'une quille ne soutient pas l'examen, d'abord parce que la quille devait constituer, dans toutes les barques égyptiennes de quelque importance, une des pièces essentielles de la coque (cf. p. 295), et aussi parce que la signification «quille» donnée au mot des rituels funéraires des époques thébaine et saïte paraît être une signification abusive (cf. p. 295, note 8).

jusqu'à plusieurs milliers de talents[1]. Mais, tandis que la barque a dû toujours continuer à être employée pour des usages domestiques[2], il semble que la *dpt* ait pris d'assez bonne heure, au contraire, un caractère exclusivement religieux : c'est à son image, en tout cas, que les Égyptiens se représentaient certaines barques réservées aux dieux[3].

On voit combien les monuments sont d'un faible secours pour l'identification des différents types de barques en usage sous l'Ancien Empire[4]; ils ne nous renseignent guère davantage sur les noms par lesquels les Égyptiens désignaient les différentes navigations accomplies par ces barques.

Les termes ḥd *et* ḫsf-t. — Il ne semble pas, au reste, que ceux-ci aient eu à leur disposition, pour qualifier chacune de ces navigations, un vocabulaire très riche et très nuancé, leur permettant de distinguer, expressément et dans tous les cas, le pagayage de la navigation à rames, par exemple, ou bien encore cette dernière de la navigation à voile. La raison en est sans doute que ces divers modes de propulsion étaient, ainsi que nous l'avons vu[5], employés indifféremment par un très grand nombre d'embarcations égyptiennes, lesquelles les

(1) Hérodote, II, 96; cf. aussi la barque *dpt*, longue de 150 coudées et large de 40, dont il est question dans le Conte du Naufragé (Erman, *A. Z.*, XLIII, p. 6). — Hérodote désigne ces barques de charge sous le nom général de πλοῖα; quant au terme βᾶρις, qu'il emploie dans le même passage — en l'appliquant, semble-t-il, aux mêmes barques, — c'est la transcription grecque du mot égyptien , (copte ⲃⲁⲣⲓ), lequel ne paraît pas se rencontrer avant la XVIIIe dynastie, et qui, d'après Wiedemann (*Herodot's zweites Buch*, p. 388), sert à désigner les bateaux de mer, et surtout les grandes barques de voyage.

(2) Cf. les exemples cités p. 423, note 4.

(3) Cf. les exemples cités par Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1635. — Une barque divine porte déjà le nom de dans les textes des Pyramides (T 93 = N 629).

(4) Sur la barque , cf. plus bas **(128)**. — En ce qui concerne les divers noms de barques qu'on peut relever dans les textes des Pyramides, ou bien ce sont des noms d'une signification des plus générales, ou bien ils s'appliquent, semble-t-il, à des barques présentant un caractère funéraire ou religieux, et dont on ne saurait affirmer, dès lors, qu'elles correspondaient à autant de types différents en usage dans la vie journalière. Dans la première catégorie on peut ranger les barques (= T 344) et (var. : , , = W 469, 489, 490, 604; T 194, 220; P 400, 437, etc. — Sur la *mḫnt*, cf. p. 114, note 5); à la seconde paraissent appartenir les barques (cf. la note précédente), (= T 41), (? = T 200), (= P 64), (= P 603), (? = P 437 — Maspero traduit le mot par «barque d'offrandes») et (= P 421-422. — Sur cette dernière barque, cf. p. 186, note 7).

(5) Cf. p. 345.

alternaient selon le sens du courant. Pour la descente du Nil, il est probable, comme le pense Wiedemann[(1)], qu'on ne pouvait presque jamais — étant donné la direction nord-ouest à peu près constante du vent en Égypte — utiliser la voile : au contraire, l'emploi de celle-ci, dès lors, devait s'imposer pour la remontée du fleuve, d'autant plus que le courant du Nil, habituellement très violent, aurait rendu cette remontée très difficile, ou, en tout cas, très fatigante à la rame[(2)]. Quoi qu'il en soit, c'était avant tout la direction du courant, encore une fois, qui déterminait d'ordinaire le mode de propulsion : c'est pourquoi les inscriptions se contentent d'indiquer cette direction, et de nous apprendre si la barque descend ou remonte le fleuve. Comme, dans le premier cas, elle vient du sud, et, dans le second, du nord, ces deux navigations sont parfois accompagnées respectivement des légendes [(3)] et [(4)]; le plus souvent, cependant, elles sont seulement exprimées par les mots et . Le premier, qui signifie *descendre le courant* — et, par suite, *aller dans la direction du nord*[(5)] — est le mot qu'on retrouve, aux époques thébaines, déterminé par la représentation d'une barque sans voile, parfois aussi d'une barque dont le mât est amené et couché horizontalement sur des supports[(6)]; à l'époque qui nous occupe ici[(7)], il est déterminé par une embarcation dépourvue de toute espèce d'agrès, et surmontée seulement, en son milieu, d'une sorte de châssis, rectangulaire ou arrondi, figurant, soit une cabine, soit une cargaison sous bâche[(8)]. Il se peut que les barques descendant le Nil se soient en effet, dans certains cas, laissées ainsi aller au fil de l'eau (trois des barques de charge du tombeau de à Sakkârah, barques dont l'une est précisément accompagnée de la légende , ne comportent aucun mode de propulsion

(1) *Herodot's zweites Buch*, p. 387.

(2) *Ibid., idem.* — L'auteur admet cependant que les Égyptiens remontaient le Nil à la rame dans certaines parties du fleuve, telles que le Delta, où le courant est très ralenti.

(3) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI-XXII (barques à rames). — La planche XXII donne la forme développée (var. :) «aborder en venant du sud».

(4) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX (barque à voile).

(5) Cf. MM, D 2 (= p. 176) : .

(6) Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1144. — Le même auteur (p. 1141) établit une distinction entre les mots et , mais tout en donnant à l'un comme à l'autre le sens «aller avec le courant».

(7) Le mot ne se rencontre qu'une fois dans les textes des Pyramides (T 354 = N 175) : on le retrouve en copte sous les formes ϧⲱⲧ, ϩⲱⲧ.

(8) L., *D.*, II, 62 et 104 *b*.

apparent[(1)]); plus ordinairement, toutefois, elles devaient s'aider des rames[(2)], ou bien encore, comme si souvent dans l'Égypte d'aujourd'hui, être halées du rivage par des hommes attelés à des cordes[(3)]. — Au contraire, si la nage et le

(1) L., *D.*, II, 62 (nous avons vu que les rames attachées au cou du bovidé couché à l'avant ne sont pas des rames en action — cf. p. 171, note 3).

Au-dessus de la première barque du registre supérieur, on lit : (⟶) = «Descente du courant (effectuée par) la cargaison (? — Le signe paraît identique au châssis qui surmonte la barque servant de déterminatif au mot) de grains (? — cf. le signe) *ỉhj* et de grains (? ou : de fruits?) *ḥwꜥ*» (cf. p. 261, note 6). — Ou peut-être faut-il traduire : «Descente du courant avec (une cargaison de) petit bétail (? — = ?, et = , *ꜥwt*?), de grains (?) *ỉhj*, de petit bétail (? = ?) et de grains (? — ou : de fruits?) *ḥwꜥ*». — La présence du signe dans ces légendes rend celles-ci très énigmatiques : ce signe paraît être le même que celui qui entre dans la composition du titre des panneaux de Hosi (cf. Weill, *La IIe et la IIIe dynasties*, pl. III, et *Sphinx*, XV, p. 7-8).

Des deux barques du registre inférieur — dans lesquelles des matelots sont occupés à charger (ou à décharger) un certain nombre de vases faisant partie de la cargaison — l'une est accompagnée de la légende : (⟶) , l'autre, de la légende : (⟶) . La seconde signifie «action d'apporter à terre (c'est-à-dire de décharger?) — sc. : la cargaison»; quant à la première, où la formule doit sans doute être mise en parallélisme avec la formule de l'autre légende (car le mot , bien qu'écrit juste derrière le prorète, ne semble guère pouvoir se rapporter à celui-ci), elle n'est rien moins que claire, et la traduction «action d'apporter... (la cargaison provenant) du (domaine appelé) ....de *Ḏd-kꜣrꜥ*» est purement hypothétique. Le mot doit peut-être être lu , et rapproché du passage de Teti 339 (= N 627) : , passage que Maspero traduit par «*guidant la barque de Râ*».

(2) Cf. L., *D.*, II, 62 (la barque de charge fragmentaire surmontée des mots = «action d'apporter (sc. : la cargaison) en descendant le courant)».

(3) Sur le halage, cf. Wiedemann, *Herodot's zweites Buch*, p. 387; cf. aussi plus bas **(129)**. — Ce

Fig. 182. — Barque à la fois remorquée par une barque à rames et halée du rivage par quatre hommes (Holwerda-Boeser, pl. IX).

procédé pouvait être employé soit seul, soit concurremment avec la nage. Peut-être trois barques figurées L., *D.*, II, 101 *b*, nous fournissent-elles un exemple de ce double mode de propulsion :

halage pouvaient également, le cas échéant, appuyer le travail de la voile, c'est certainement cette dernière qui jouait le rôle essentiel lorsqu'il s'agissait de remonter le courant. Aussi le mot , *ḫsf*, qui sert à désigner cette remontée — et, par suite, les *voyages effectués dans la direction du sud* — est-il souvent déterminé par une barque munie d'une voile[1]. Au tombeau de , où il figure dans une inscription accompagnant précisément une représentation de barques à voile, il se présente sous la forme [2], mais le sens n'en est pas moins assuré dès cette date. Il faut le rattacher à la racine , *écarter, faire obstacle*, et y voir l'équivalent du mot , — déterminé, lui aussi, par une barque à voile — mot qu'on trouve régulièrement, aux époques postérieures[3], employé avec cette même signification, et opposé au mot [4].

Les variétés de navigations mentionnées dans les textes des Pyramides. — Les textes des Pyramides, encore qu'on y relève, en bien plus grand nombre, des termes qui paraissent s'appliquer à autant de variétés de navigations distinctes, ne sont pas, en réalité, beaucoup plus explicites que les monuments, et l'on ne peut que se borner à dresser une nomenclature de ces différents termes. Quelques-uns d'entre eux semblent être presque toujours pris dans une acception des plus générales : tel est le cas, par exemple, pour les mots [5] et [6], bien que le dernier, tout au moins, ait dû vraisemblablement, à

toutefois la représentation est assez douteuse. Au mastaba de à Leyde (Holwerda-Boeser, pl. IX) la barque funéraire qui transporte la statue du mort est à la fois remorquée par une barque à rames et halée par quatre hommes marchant sur la berge (fig. 182). La manœuvre porte le nom tout à fait général de (cf. p. 428, note 6).

(1) Cf. Brugsch, *Wörterbuch*, *Supplément*, p. 972-973.

(2) L., *D.*, II, 96.

(3) On le rencontre aussi déjà, mais écrit sans déterminatif, sous la VIe dynastie (?), cf. N 1268 : . Maspero traduit : « *Remonte à la voile vers le lac* ».

(4) Sur le mot et sur l'opposition du *ḫnt* et du *ḫd*, cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1110-1111, et *Supplément*, p. 950 et suiv.

(5) = *passer en barque*, *traverser* (textes des Pyramides, *passim* — cf., par exemple, P 171, 177, 248, etc.); — = *faire passer en barque*, *faire traverser* (P 160, 414, etc.).

(6) (W 421, 442, 470, 478; P 162, 163, 169, 175, 320, 468, 603, 651; T 222, 340-341; M 450; N 857, 1151, etc.) = *conduire à la rame* (W 442; P 169; T 340-341, etc.), puis *diriger une barque d'une façon quelconque*, *naviguer*. Le mot signifie peut-être, dans certains passages, *diriger au moyen du gouvernail* (P 174?) : il peut s'appliquer également à la manœuvre de la voile (T 208 (?) : . Maspero traduit : « *Tends ta voile* »). — Cf. enfin la légende de MM, p. 243 (= D 23).

l'origine, si l'on en juge par le syllabique servant à l'écrire, être réservé à la navigation à rames. Il en va de même du terme [1], qu'on trouve parfois déterminé par l'image d'un bras tenant un aviron[2], mais qui n'en a pas moins pris très vite le sens général de *naviguer*, *aller sur l'eau*[3]. Quelquefois, la nature du déterminatif permet de préciser le sens du mot : c'est ainsi que les termes [4] et [5] s'appliquent certainement à des navigations exigeant l'emploi d'une corde, et paraissent correspondre, celui-ci au remorquage d'une embarcation par une autre, celui-là au halage d'une embarcation effectué d'une des rives du fleuve, ou des deux rives d'un canal[6]. Mais ces exemples sont très rares, et l'on ne saurait justifier autrement que par des hypothèses les traductions que l'on pourrait être tenté de proposer pour tels autres mots — [7], [8], [9], etc.[10] — par lesquels les textes des Pyramides désignent les diverses sortes de navigation en usage sous l'Ancien Empire.

b) Légendes relatives à la fonction des personnages — hommes de l'équipage et autres — figurés dans les barques fluviales papyriformes.

Le *et le* . — Nous avons vu déjà[11] qu'une des difficultés auxquelles se heurte l'interprétation des titres portés par les différents personnages

(1) W 192, 478; T 72, etc.

(2) *e. g.* (= N 954); cf. aussi W 478, et *passim*.

(3) Serait-ce que l'aviron en question est un aviron de gouvernail, et que le mot, dès lors, signifiait primitivement *faire tourner* (*ḳd*) *une barque au moyen du gouvernail*, *diriger la navigation*, d'où : *naviguer*? Le syllabique qui sert à écrire le mot vient peut-être à l'appui de cette hypothèse (sur la nature de ce signe, cf. p. 431).

(4) W 442.

(5) T 252 (= W 443).

(6) Maspero traduit par : *haler*, et par : *traîner à la remorque*.

(7) W 446 — Maspero traduit : *partir en barque*.

(8) Var. : , , , (P 77, 162, 306; N 1268). — Sur ce mot, cf. Spiegelberg, *Sphinx*, V, p. 191, note 1, et Gardiner, *Recueil de travaux*, XXXII, p. 16; il paraît devoir être rattaché à la racine = *aller*, *marcher*, et est quelquefois (cf. MM, p. 195) déterminé par un homme pagayant (cf. aussi p. 133, note 8).

(9) P 74, 162; M 766, 768; N 1149, 1322 (cf. le mot = *traverser*, *parcourir un pays*).

(10) Par exemple le mot (= W 535 — Racine : = *aller?*) — (= W 560) n'est sans doute qu'une variante — ou une orthographe fautive — de .

(11) Cf. p. 171-172.

figurés dans toutes ces scènes nautiques réside dans le fait que ces scènes, de par leur caractère même, comportent à la fois — indépendamment du défunt et des membres de sa famille — des hommes faisant partie de l'équipage proprement dit et des fonctionnaires attachés au service de la tombe. A vouloir leur assigner, à tous indifféremment, un rôle dans la manœuvre, on s'exposerait à de singulières méprises : et les inscriptions, malheureusement, ne permettent pas toujours de faire le départ entre les uns et les autres. Si la présence d'un dans telle barque, de caractère d'ailleurs purement funéraire [1], ou encore celle d'un dans une barque de voyage [2] ne sauraient prêter à aucune équivoque, il n'en est pas de même pour certains personnages portant, par exemple, le titre de [3] ou celui de [4]. Ces personnages, qu'on voit, dans quelques représentations, occupés à manœuvrer les bras de vergue [5] ou à faire hisser la drisse de voile [6], appartiennent-ils réellement au personnel de la barque dans laquelle ils sont figurés? ou bien est-ce seulement par suite de circonstances fortuites — fantaisie de l'artiste, ou demande des intéressés désireux de participer, tout comme le mort lui-même, aux avantages d'une représentation sur les murs de la tombe [7] — qu'ils sont ainsi censés jouer leur rôle dans la manœuvre? Si la seconde de ces hypothèses est la vraie, les *šḥd-is(w)* et les *ḫrp-is(w)*, fonctionnaires attachés à la construction de la tombe, et chargés, apparemment, ceux-là d'en surveiller, ceux-ci d'en diriger les travaux [8], n'avaient pas plus à se mêler de la manœuvre que les fonctionnaires civils ou sacerdotaux, scribes, prêtres de double, etc., qui figurent dans la grande barque à voile du tombeau de à Deshasheh, par exemple [9]. Il convient cependant, croyons-nous, de rapprocher du titre — ou de sa variante [1] — le mot qu'on lit, au mastaba D 2 de Mariette, au-dessus d'un groupe de matelots [2]. Si l'on songe, d'une part, que les signes *is* ( ) et *ḳd* ( ) ont été sans cesse confondus par les scribes égyptiens [3], d'autre part, que le mot est vraisemblablement le même qui — par une nouvelle confusion de signes, d'ailleurs — s'est écrit plus tard ( ) [4], on est en droit de se demander s'il ne faut pas voir dans le le commandant des ( ), c'est-à-dire des matelots ( ) [5]. Toutefois, la question reste très obscure, et les exemples qui permettraient de l'élucider tout à fait douteux [6].

(1) Holwerda-Boeser, pl. IX.
(2) L., *D.*, II, 45 *a*.
(3) L., *D.*, II, 45 *a*, 62. Le mot s'écrit au moyen, soit du syllabique , soit de sa variante (= ? — Sur l'équivalence de et de , cf. Erman, *Ægyptische Grammatik*², Schrifttafel, Q 32-34).
(4) *Deshasheh*, pl. VI; mastaba du Louvre; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII.
(5) *Deshasheh*, pl. VI.
(6) Mastaba du Louvre.
(7) Cf. p. 171-172.
(8) C'est ce que paraissent prouver des titres comme ou (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX), lesquels ne sont sans doute que des variantes du titre . — Le n'était, à ce qu'il semble, qu'un agent d'exécution (c'est peut-être l'idée qu'exprime le bâton servant à écrire son nom), et commandait vraisemblablement toujours en sous-ordre (cf. L., *D.*, II, 62, où les sont mentionnés après le).
(9) Cf. p. 171-172.

D'un petit nombre d'autres, qui paraissent plus certains, on peut, au contraire, dégager les noms de quelques-uns des nombreux personnages qui composaient, à l'époque de l'Ancien Empire, l'équipage des embarcations égyptiennes.

Les noms du prorète. — Le prorète, au tombeau n° 45 de Gizeh (IVe dynastie) [7], est accompagné de la légende . Peut-être faut-il lire , et comprendre « Celui qui inspecte — proprement : qui « éclaire » [8] — le milieu »,

(1) L., *D.*, II, 62.
(2) Cf. MM, p. 177 : « Des hommes courent sur le rivage, portant des cordes et des perches. ».
(3) Erman, *Ægyptische Grammatik*², § 39.
(4) Ce mot s'applique particulièrement aux manœuvres de la barque de Râ (Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1484). On l'observe dans le rituel thébain sous la forme (*Todtenbuch*, édit. Naville, chap. cxxx, 26) et sous les formes et dans le rituel saïte (*Todtenbuch*, édit. Lepsius, chap. cxxx, 18) et au Papyrus Rhind (18/10 et 33/5 — cf. Spiegelberg, *A. Z.*, XXXVII, p. 39-40); il est peu probable, en tout cas, qu'il ait jamais servi à désigner spécialement les barreurs (cf. plus bas **(130)**).
(5) Cf. Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX, où le titre est écrit au-dessus d'un personnage tenant une élingue et un aviron, et la légende au-dessus de trois hommes dont le premier et le troisième, tout au moins, font sûrement partie de l'équipage. — Sur le sens du mot , cf. J. Baillet, *Recueil de travaux*, XXVIII, p. 114, et XXIX, p. 21.
(6) Cf. encore plus bas **(131)**.
(7) L., *D.*, II, 28.
(8) Un personnage, ainsi qualifié de , figure dans un groupe représenté à l'avant de la barque de L., *D.*, II, 76 *e* (sur cette barque, cf. plus bas **(132)**); toutefois, le , dans cet exemple, est distingué du , lequel paraît (cf. p. 432, note 5) représenter le πρωρεύς proprement dit. — Il ne semble pas que le soit le même personnage que le (sur ce dernier, cf. p. 124-125).

c'est-à-dire, celui qui détermine la direction à tenir dans le milieu du fleuve (?)[1]; la traduction s'accorde bien, en tout cas, avec l'un des rôles essentiels du ϖρωρεύς, rôle qui consistait en effet, nous l'avons vu, à «éclairer» à tous moments la route que devait suivre l'embarcation[2]. Sous la Ve dynastie, ce rôle est mieux précisé encore par les titres [3] et [4], lesquels paraissent signifier respectivement «Celui qui est préposé à (la recherche de) la profondeur (?)[5]» et «Celui qui sonde (?)[6] les trous[7], le chef[8] (qui) recon-

[1] Le Page-Renouf (*ap.* Anderson, *Sphinx*, XI, p. 215) croyait que le nom égyptien du prorète («the look-out on the bow») est donné par le mot qu'on relève au chapitre xv du *Todtenbuch*. En réalité, ce sens n'est rien moins que certain : Piehl (*P. S. B. A.*, 1893, p. 264-265 — cf. Anderson, *loc. laud.*, p. 216) voyait, dans la *nfrjt*, non pas la vigie, mais la partie arrière, la poupe d'un bateau.

[2] Cf. p. 404-405.

[3] L., *D.*, II, 76 *e*.

[4] Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. XXI (cf. aussi la légende de la planche XXII). — On peut se demander si ce titre se rapporte bien au prorète, et s'il n'appartiendrait pas à un autre registre, où sont représentés des antilopes et des oiseaux; mais, outre que, dans cette dernière hypothèse, on ne voit guère le sens qu'il conviendrait d'attribuer au mot , le personnage qui sert à écrire le groupe tient à la main une gaffe à extrémité fourchue, c'est-à-dire tout à fait semblable à celle qu'on voit tenue par le ϖρωρεύς dans de si nombreux exemples (*Sahure'*, II, fig. 22 et 23 = L., *D.*, II, 22 *d*; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXXI, etc. — Il est vrai qu'il ne faut peut-être attacher à ce détail qu'une importance secondaire; cf. Montet, *A. Z.*, XLIX, p. 123). — D'autre part, il ne semble pas, si tentant que le rapprochement puisse paraître au premier abord, qu'il y ait lieu de voir dans le titre un équivalent du titre (?) , qu'on lit, dans certaines scènes de construction de barques, au-dessus d'un personnage tenant un fil à plomb (sur ce titre supposé, cf. p. 245, note 4).

[5] = (? — La confusion s'expliquerait par l'homophonie des signes et , lesquels ont tous les deux la valeur *md*); Breasted (*Ancient Records*, I, 276) traduit au contraire «*Overseer of ten*». — La signification de ce titre (dont on peut rapprocher celui de , relevé par Daressy, *Recueil de travaux*, XI, p. 82, sur une stèle de l'Ancien Empire) reste des plus douteuses. Si on le retrouve, en effet, dans certaines inscriptions, porté par des personnages dont les fonctions paraissent avoir trait à la navigation (*e. g.* L., *D.*, II, 115 *m*, cf. p. 137, note 6), on en relève aussi d'autres exemples (cf. MM, p. 443) dans lesquels le ne semble jouer aucun rôle de cette nature.

[6] Le signe paraît bien n'être qu'une variante du signe , dans lequel le bâton simple est remplacé par la perche de sondage à bout fourchu. Il se pourrait donc que, tout comme celui-ci, celui-là dût être lu *wr* ou *śr*, et que le titre rentrât dans la catégorie des titres formés avec (sur ces titres, cf. M. A. Murray, *Index of Names and Titles*, pl. XLI).

[7] = (?), *trous, cavités* (? — Sur le mot , cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1466). — La traduction «capitaine de la barque *krt*» est impossible; le mot , paraît être, en effet, d'origine étrangère, et n'avoir été employé qu'à partir du Nouvel Empire, pour désigner une catégorie spéciale de barques de transport (cf. les exemples donnés par Brugsch, *loc. laud.*).

[8] Nous avons vu (cf. p. 427, note 1) que le mot ne paraît pas, lorsqu'il est employé seul, être un des titres spéciaux du prorète.

naît (?)[1] . . . . . ». En outre, à cette même époque, l'on voit appliquer au prorète (?) le titre de [2], dont la double signification «Celui qui donne (proprement : qui fait) les instructions» et «Celui qui applique les châtiments[3]» ne peut que confirmer les vues exposées plus haut au sujet des mesures à la fois de commandement[4] et de coercition[5] dont l'initiative appartenait au ϖρωρεύς[6].

Le *, *les* [III] *et le* . — Les quartiers-maîtres, auxquels incombait le soin d'appliquer les unes et les autres[7], portaient sans doute le titre *, c'est-à-dire «Celui qui est préposé aux commandements et aux punitions[8]». — Quant à ceux dont le rôle consistait à exécuter ceux-là, et, le cas échéant, à subir celles-ci, leurs noms ne sont que rarement donnés par les monuments de cette époque[9]; on peut cependant inférer du mastaba de Leyde que les barreurs étaient désignés, sous la Ve dynastie tout au moins,

[1] Cf. l'expression = «apprécier les paroles, juger». Peut-être aussi la signification du titre est-elle en rapport avec la signification primitive «ouvrir, délier, dégager» du verbe (cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 310), le rôle essentiel du prorète étant de frayer en quelque sorte la route à la barque, en effectuant sans cesse des sondages devant celle-ci. Erman (*Reden, Rufe...*, p. 56) voit dans les mots une phrase adressée par le capitaine de la barque au propriétaire de la tombe, et déclare le passage incompréhensible.

[2] L., *D.*, II, 96.

[3] Cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1183, et *Supplément*, p. 1024.

[4] Cf. p. 404-405.

[5] Cf. p. 413-414.

[6] Un autre titre du ϖρωρεύς paraît avoir été , mot qu'Erman (*A. Z.*, LII, p. 107) traduit «*Celui qui est en qui sont les yeux, celui qui inspecte*», mais qui signifie, plus vraisemblablement, «*Celui qui est entre* (proprement : *dans*) *les deux yeux*», parce que les barques égyptiennes comportaient sans doute à l'origine — et de nombreux modèles du Moyen Empire montrent que les barques funéraires ou mystiques de cette époque continuaient encore à comporter — deux yeux mystiques figurés à droite et à gauche de la proue. Les monuments de l'Ancien Empire ne permettent malheureusement pas de préciser le rôle exact joué par l' . Ce personnage est représenté L., *D.*, II, 76 *e*, à l'arrière d'une barque funéraire dans laquelle il ne saurait, en conséquence, faire fonction de prorète (celui-ci, dans cet exemple, est appelé ; cf. p. 432, note 5) : encore une fois, il semble bien, cependant, qu'il faille voir dans le titre une des appellations habituelles du ϖρωρεύς; le mot a dû prendre très vite, d'ailleurs, le sens général de «Capitaine», et c'est pourquoi on le rencontre, dans des inscriptions du Ouâdi Hammâmât (L., *D.*, II, 115; cf. Schäfer, *A. Z.*, XL, p. 76, et aussi M. A. Murray, *Index of Names and Titles*, pl. XVII), appliqué aux chefs d'expéditions effectuées par terre (cf. p. 137).

[7] Cf. p. 408 et suiv.

[8] L., *D.*, II, 76 *e*.

[9] Sur les (= *manœuvres*?), cf. p. 431.

par le terme [ ] [1] : et, d'autre part, il semble bien, si l'on en juge par une représentation du tombeau de à Gizeh, que le titre était déjà réservé, sous la IVe dynastie, à l'homme chargé de la manœuvre des bras de vergue [2].

Noms de fonctionnaires navals donnés par les textes des Pyramides. — Les textes des Pyramides, ici encore, ajoutent assez peu aux indications fournies par les monuments, puisqu'on ne saurait guère y relever que les appellations [3], [4], [5], [6] et [7]. Les deux premières, formées du préfixe et des verbes et , participent, à ce qu'il semble, du caractère très général de ces verbes eux-mêmes [8], et signifient « matelots, mariniers », dans l'acception la plus étendue de ces deux mots. Les *ḫnnw(w)* étaient sûrement les rameurs — au moins à l'origine [9] — et les *ḥm-w*, les barreurs [10]; quant au mot *wndtw*, c'est seulement par conjecture que l'on peut, avec Maspero [11], le traduire « *Celui qui pilote* » (?), qu'il s'agisse d'ailleurs ici d'un des noms du prorète, ou bien, comme il paraît plus vraisemblable, de celui du quartier-maître chargé de transmettre les commandements de ce dernier [12].

(1) Holwerda-Boeser, pl. XX (= MM, p. 344). Le mot paraît signifier « *Celui qui écoute, qui obéit* »; il est suivi ici des signes [ ].

(2) L., *D.*, II, 28. Il serait tentant de rattacher ce titre à la racine = *tourner* (cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 389) et de traduire « *Celui qui est chargé de faire tourner* (*sc.* : les bras de vergue) » si le verbe , dans les groupes ainsi formés, n'était, d'ordinaire, réuni directement au mot qu'il régit. Ce mot, ici, devrait donc être lu **nbiny* (?).

(3) Var. : , , , etc. = P 183, 396, 405; T 190, 193; N 1184, etc.

(4) P 454.

(5) W 409.

(6) Var. : , = P 263; M 496.

(7) Var. : — T 200 (= P 679).

(8) Cf. p. 428, notes 5 et 6.

(9) Comme le verbe lui-même (cf. p. 428, note 6) le mot a pu prendre par la suite un sens plus général, et s'appliquer à tous ceux qui jouaient un rôle quelconque dans la manœuvre.

(10) Le mot sert déjà à désigner le gouvernail à l'époque des Pyramides (cf. P 174, et, plus bas, p. 448).

(11) Maspero, *Les Inscriptions des Pyramides de Saqqarah*, p. 109.

(12) On peut en effet être tenté de rattacher le second élément du mot soit à la racine *, *bâton* (? — cf. le mot , Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1686), soit à la racine , *mdt*, *parole*, et comprendre « *Celui qui étend* (*son*) *bâton* (*sc.* : *pour donner les ordres*) », ou bien : « *Celui qui répète — proprement : qui ouvre, qui élargit — les ordres* ».

c) Légendes relatives à la manoeuvre et aux agrès.

Les expressions (= tribord) *et* (= bâbord). — Parmi les légendes relatives à la manœuvre [1], les plus fréquemment répétées sont celles qui concernent les directions à donner au bateau. Ces directions, naturellement, se ramènent à deux principales : direction à droite (tribord), et direction à gauche (bâbord); mais, si le sens des groupes et , qui servent à les désigner respectivement, est établi d'une façon indiscutable [2], il est plus difficile d'expliquer le mode de formation de ces groupes eux-mêmes, lesquels n'apparaissent pas dans les inscriptions, à ce qu'il semble, avant l'époque de la Ve dynastie.

L'un et l'autre n'y apparaissent d'ailleurs pas avec la même fréquence [3]. La locution , dans les inscriptions nautiques, est d'un usage beaucoup plus constant que la locution , parce que la plupart des barques figurées dans les tombes étant des barques funéraires gagnant la nécropole, ou bien des barques mystiques en route vers Abydos, se dirigent soit vers l'occident, soit vers une région assimilée à l'occident, c'est-à-dire sont toujours manœuvrées à droite, puisque les Égyptiens, comme l'on sait, s'orientaient en se tournant vers le sud. D'autre part, la locution ne se rencontre pas seulement sous cette forme; très souvent, elle entre dans la composition de locutions plus complexes, telles que ( ) [4], [5], [6], etc. [7], tandis que les locutions correspondantes * , * , etc., n'ont pas encore été observées jusqu'à présent [8]. La différence tient sans doute à ce

(1) Quelques-unes de ces légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 53-57.

(2) Cf. Dümichen, *Resultate...*, p. 1, et Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1522.

(3) Les idées qui suivent ont été précédemment déjà exposées par l'auteur, sous une forme plus développée, dans le *Recueil d'Études égyptologiques dédiées à la mémoire de Jean-François Champollion à l'occasion du Centenaire de la lettre à M. Dacier*, p. 43 et suiv.

(4) Cf. J. de Morgan, *Dahchour* (1895), pl. XIX et XXI.

(5) L., *D.*, II, 43 *a*.

(6) Holwerda-Boeser, pl. XX (= MM, p. 344); Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXXI; MM, p. 197, etc.

(7) Ces diverses variantes ont été réunies par Erman, *Reden, Rufe...*, p. 53-54.

(8) Le groupe se rencontre en composition dans la locution ( ) ; mais le signe , dans celle-ci, est alors complété (L., *D.*, II, 96) ou remplacé (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII et LXXIX) par le signe (cf. p. 438).

que ces commandements de direction sont allés de très bonne heure en se simplifiant; et l'on doit même penser que les expressions développées [hiér.], [hiér.] ou autres formules analogues n'ont dû qu'à leur caractère pour le moins aussi religieux que nautique d'être conservées traditionnellement sur les murailles des mastabas après qu'elles avaient, en réalité, cessé d'être en usage, elles aussi, dans la terminologie navale courante. Mais cette survivance même des formes *ḥr imj-wrt* et *irj ḥr imj-wrt* garantit suffisamment, croyons-nous, l'existence, aux époques antérieures, des formes correspondantes **ḥr tꜣ-wrt* et **irj ḥr tꜣ-wrt*, et il est légitime, dès lors, quand on examine de plus près celles-là, d'étendre à celles-ci les conclusions auxquelles conduit cet examen.

Ces conclusions peuvent se formuler de la façon suivante. Puisque les légendes de direction à formule développée comportent, comme éléments communs, les mots [hiér.], [hiér.] et [hiér.], il en résulte, en premier lieu, que c'est spécialement aux mots [hiér.] et [hiér.] que doivent être liées les idées de «tribord» et de «bâbord», c'est-à-dire les idées de conversion à droite et de conversion à gauche. Étant donné, d'autre part, que ces conversions sont avant tout des conversions de barrage, on doit présumer que les légendes qui s'y rapportent les décrivent comme des conversions exécutées, dans les deux directions ainsi distinguées par les mots [hiér.] et [hiér.], au moyen d'un objet qui ne peut être que l'aviron de gouvernail. Enfin, les sens «intérieur» et «terre» de ces deux mots étant bien connus, il faut donc que l'opération désignée par les expressions [hiér.] et *[hiér.] ait consisté essentiellement à diriger cet aviron de gouvernail, tantôt «vers l'intérieur» (proprement : «faire l'[hiér.] — c'est-à-dire : manœuvrer l'[hiér.][1] — dans la direction de ([hiér.])[2] l'intérieur»), et tantôt «vers la

[1] Le rejet de ce complément direct présumé [hiér.] du verbe [hiér.] à la suite des compléments circonstanciels [hiér.] et *[hiér.] vient sans doute de ce que les indications de direction *ḥr imj* et **ḥr-tꜣ* des commandements *irj ḥr imj-wrt* et **irj ḥr tꜣ-wrt* résumaient l'essentiel de ceux-ci, et qu'on avait pris très vite, en conséquence, l'habitude de les donner les premières aux barreurs. Aujourd'hui encore, les commandants de bateaux peuvent dire «A tribord, la barre!» aussi bien que «La barre à tribord!» (cf. Boreux, *op. cit.*, p. 51).

[2] Erman (*Reden, Rufe*..., p. 53-54) fait au contraire de [hiér.], non pas une préposition, mais un substantif signifiant «l'avant du bateau». Il traduit donc la légende [hiér.] de L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. XX, par : «Place l'avant ([hiér.]) vers ([hiér.]) l'ouest!», et voit dans [hiér.] (L., *D.*, II, 43 *a*) une forme abrégée de cette même légende ayant le sens : «L'avant vers l'ouest!». — En réalité, il ne semble pas que le terme [hiér.], à cette époque, s'emploie pour désigner la proue; et, par ailleurs, l'[hiér.] qui suit [hiér.] dans ces différents exemples pourrait tout aussi bien jouer le rôle d'un complément phonétique.

terre» (proprement : «faire l'[hiér.] dans la direction de la terre»). Or, cette description s'accorde très bien avec les procédés, précédemment étudiés, du barrage égyptien[1], à la seule condition d'admettre — et l'hypothèse n'a rien que de très plausible — que les termes [hiér.] et [hiér.], originairement, s'appliquaient à la manœuvre d'un gouvernail latéral disposé sur le côté droit d'une barque tournée vers le sud. Un tel gouvernail inclinait en effet celle-ci à tribord lorsqu'il était actionné d'avant en arrière, c'est-à-dire dans la direction de la muraille, par conséquent, «vers l'intérieur» ([hiér.]) du bateau[2]; il l'inclinait au contraire à bâbord lorsqu'il était actionné d'arrière en avant, c'est-à-dire «vers la terre» ([hiér.]), dans la direction de la rive du fleuve ou du canal sur lesquels naviguait l'embarcation. Il en était encore de même lorsqu'il y avait lieu de transformer cette inclinaison en une évolution plus complète. Le gouvernail latéral devait sans doute alors, nous l'avons vu, faire appuyer son action par celle des avirons de nage ou de gouvernail disposés du côté opposé, ou soutenir, au contraire, l'action de ces derniers par la sienne propre[3]; mais le principe des mouvements qu'il effectuait dans ce cas ne s'en trouvait pas modifié : ces mouvements devaient toujours avoir pour effet de le rapprocher de la barque lorsqu'il s'agissait de barrer à droite, et de l'en éloigner lorsqu'il s'agissait de barrer à gauche[4].

Une semblable interprétation des groupes [hiér.] et [hiér.] ne saurait présenter, il est vrai, que la valeur d'une hypothèse, parce qu'elle entraîne, pour le mot [hiér.], une signification «aviron de gouvernail» qui n'est prouvée jusqu'ici

[1] Cf. p. 389 et suiv.

[2] Erman (*Ægyptische Grammatik*³, § 230, note 1), partant sans doute du fait que le groupe *imj wrt* ne signifie pas seulement «côté droit», mais sert aussi à désigner l'Occident, région dans laquelle étaient ordinairement situées les nécropoles, paraît faire, au contraire, de ce sens le sens originel du mot, et traduit celui-ci «(l'endroit) dans lequel (réside) la grande (sc. déesse, c'est-à-dire Hathor)»; il y aurait là, pour lui, une construction analogue à celle qu'on relève dans le mot [hiér.] «inventaire, catalogue». Les groupes *imj-wrt* et *tꜣ-wrt* étant visiblement composés d'une façon symétrique, une telle interprétation n'aurait chance d'être la véritable que si le sens supposé «grande (déesse)» du mot [hiér.] pouvait être assuré, pour celui-ci, aussi bien dans l'un que dans l'autre. — L'explication «grande terre», donnée par Brugsch du groupe *tꜣ-wrt* (*Wörterbuch*, p. 1522), nous paraît devoir être écartée pour une raison analogue.

[3] Cf. p. 393-394.

[4] La variante [hiér.] = [hiér.] de *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII, exprime peut-être, elle aussi, cette dernière idée, si toutefois le signe [hiér.] représente la partie extérieure, le «dehors» de l'édifice [hiér.] (cf. le sens «dehors, en dehors» du signe *rwt* [hiér.] — Brugsch, *Wörterbuch*, p. 852). — Mais il est possible aussi que cette variante s'explique seulement par la valeur *tꜣ(jtj)* du signe [hiér.].

par aucun texte[1]. On comprendrait très bien, cependant, que la rame de gouvernail, parce qu'elle affectait des dimensions beaucoup plus considérables que les rames de nage, ait pu ainsi, au moins à l'origine, être distinguée de ces dernières par l'appellation spéciale de «la grande». Même, ce ne serait pas le seul exemple qu'on pourrait relever, dans le vocabulaire nautique égyptien, du mot employé de cette façon : déterminé par la représentation d'un flotteur, ce mot s'applique en effet, sous l'Ancien Empire et jusqu'à l'époque de la XIIe dynastie, à des embarcations qui paraissent avoir été, suivant les cas, des radeaux de papyrus[2] ou des barques en bois[3], c'est-à-dire dont la seule grandeur constituait le trait caractéristique, et justifiait l'appellation qui leur était donnée. — Au contraire, la présence d'un signe * dans quelques-unes de ces légendes de direction pose un problème plus difficile. Ce signe ne s'observe, semble-t-il, que dans la locution , dont il forme le déterminatif, ou bien dans laquelle il remplace le signe [4]. Étant donné qu'il faut presque sûrement y voir une forme archaïque du signe = *śṯ-t*[5], on ne saurait le considérer comme une simple variante graphique du signe [6]; d'un autre côté, puisqu'il sert, comme ce dernier, à exprimer l'idée de conversion à gauche, c'est donc que l'objet qu'il représente est en rapport avec la manœuvre effectuée par le barreur à l'occasion de cette conversion. Malheureusement, cet objet lui-même est assez malaisé à identifier. On peut conjecturer, cependant, qu'il figure une corde enroulée, ou, plus probablement, une étoffe pliée de façon à laisser deux boucles et deux retombées déborder, celles-ci par en dessous, et celles-là par en

(1) On pourrait supposer, il est vrai, que le mot «gouvernail» est sous-entendu dans les expressions *ḥr imj-wrt* et **ḥr tȝ-wrt*, et traduire celles-ci (en attribuant à la valeur d'un adverbe — cf. Erman, *Ægyptische Grammatik*³, § 438 *c*) : «Barre à droite (ou : à gauche), toute!» (proprement : «manœuvre (sc. l'aviron de gouvernail) à droite (ou : à gauche) extrêmement»). — Cette traduction ne modifierait d'ailleurs en rien l'explication proposée pour les groupes et * .

(2) MM, p. 195 et 210 (cf. p. 233, notes 4 et 5).

(3) Cf. la ligne 22 de la stèle de I-cher-nofret du Musée de Berlin (L., *D.*, II, 135 *h* = Schäfer, *Untersuchungen*, IV, 2, p. 31).

(4) Cf. p. 435, note 8.

(5) La façon dont le signe est représenté L., *D.*, II, 96, pourrait faire penser aussi à l'hiéroglyphe = ʿ, qui entre dans la composition du titre (sur ce titre, cf. plus bas (**133**)).

(6) Peut-être aussi faut-il le rapprocher du fermoir (?) qu'on voit encore, à l'époque de la IVe dynastie, retenir, sur la poitrine ou au-dessus de l'épaule, les manteaux de et de des bas-reliefs B 1 et B 51 du Louvre, ou encore (cf. Capart, *Recueil de Mon. égypt.*, texte de la planche I) ceux de et de des Musées de Leyde et de Berlin. — Il paraît hors de doute, en tout cas, que nous avons affaire ici à un accessoire de costume.

dessus, la main de l'homme qui la tenait[1]. Nous savons déjà que c'est avec des élingues ou des écharpes que le prorète et les quartiers-maîtres, très souvent, devaient donner ou transmettre les ordres[2]; rien n'empêche donc, à priori, que la *śṯ-t* ait été l'instrument d'une signalisation du même genre, à laquelle ils avaient recours, dans certains cas, pour commander un mouvement à gauche[3]. En dernière analyse, les expressions «tribord» et «bâbord» correspondraient donc respectivement, la première à une, la seconde à deux expressions égyptiennes, savoir :

1° *Tribord* = «actionner l'aviron de gouvernail en le tournant dans la direction de l'intérieur ( ) de la barque»;

2° *Bâbord* = «actionner l'aviron de gouvernail en le tournant dans la direction *a*) de la rive la plus proche du barreur ( ); — *b*) de l'écharpe ( ) maniée par le prorète ou les quartiers-maîtres suivant une cadence déterminée[4]».

On sait que les Égyptiens, par la suite, ont singulièrement étendu l'acception de ces termes et , et qu'ils s'en sont servis — très naturellement, puisqu'ils s'orientaient toujours en direction du sud — pour désigner l'ouest et l'est[5], et, d'une façon générale, le côté droit et le côté gauche d'un édifice ou d'un objet quelconque. Mais il est à croire que ces différents sens ne représentent que des acceptions dérivées des acceptions primitives «*tribord*» et «*bâbord*» de l'un et de l'autre, et que nous avons là un exemple tout à fait caractéristique de l'influence exercée en Égypte, sur le langage courant, par le vocabulaire maritime[6].

(1) Cf. cependant Erman, *Reden, Rufe...*, p. 55.

(2) Cf. p. 412 et p. 413, note 3.

(3) Il est vrai qu'on ne relève aucune signalisation de cette nature dans les barques qui sont ainsi accompagnées des légendes ou ; l'une d'elles seulement (Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII) comporte un personnage maniant une élingue.

(4) Il se pourrait que cette écharpe (?) dût son nom à ce qu'elle était déployée d'un geste brusque, et comme «projetée» en l'air (cf. le sens originel «jeter, lancer» du mot = — Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1335).

(5) D'où le déterminatif , qui accompagne souvent les mots *imj-wrt* et *tȝ-wrt* (,) — et aussi la signification «nécropole» du mot , due (cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1522, et Dümichen, *Resultate...*, p. 1 — cf. aussi p. 437, note 2) à la situation que celle-ci occupait le plus ordinairement par rapport à la ville.

(6) L'opinion la plus généralement admise paraît être, au contraire, que c'est parce que les mots

Légendes de manœuvre fournies par les mastabas. — Quoi qu'il en soit, et quelque interprétation qu'il convienne de donner des expressions [hieroglyphs] et [hieroglyphs] [1], la signification de ces expressions, encore une fois, n'est pas douteuse, et leur répétition dans les scènes nautiques des mastabas constitue l'un des traits les plus caractéristiques de celles-ci. On peut se demander, à ce propos, s'il y a un rapport quelconque à établir entre l'ordre qu'elles traduisent et les manœuvres exécutées par la barque : en réalité, il paraît certain que ces manœuvres — qui nous échappent, d'ailleurs, toujours complètement — sont, dans la pensée des artistes égyptiens eux-mêmes, purement fictives, et destinées seulement à symboliser pour le mort l'essentiel des mouvements les plus habituellement effectués par un bateau. De même, les commandements de direction exprimés par les mots [hieroglyphs] et [hieroglyphs] ne sont sans doute répétés ainsi à satiété que parce que ce sont les commandements qui entraînent et résument tous les autres, ceux qui, dans la pratique, reviennent en effet, à tout instant, dans toutes les navigations du monde [2]. C'est pourquoi ils sont énoncés, d'ordinaire, sous la forme la plus concise et impersonnelle [3]; ou bien, lorsque la teneur en comporte quelques développements, ceux-ci ne suffisent pas à leur faire perdre leur caractère très général. Dans ce dernier cas, la formule est, par exemple, « [hieroglyphs] = Barre à tribord, afin que la barque *ḥˁw* avance (?) » [4], ou

imj-wrt et *tꜣ-wrt* signifiaient originairement « ouest » et « est » qu'ils ont été employés pour désigner le côté droit et le côté gauche, d'où, lorsqu'il s'agissait d'un bateau, le côté tribord et le côté bâbord.

(1) Lefébure (*Les quatre côtés d'une barque* — dans *Sphinx*, IX, p. 18-19) suggère que ce pourraient être des sortes d'appellations euphémiques, nées de l'habitude qu'auraient prise les marins égyptiens de ne jamais désigner par leur nom véritable les différentes parties de leurs barques. A cet égard, la présence, dans un passage des *Aelteste Texte* de Lepsius où sont énumérés les noms des quatre côtés du bateau, du mot [hieroglyphs], variante [hieroglyphs], ayant la signification *poupe, arrière*, pourrait seulement faire croire, tout d'abord, que le sens ici proposé pour les expressions *imj-wrt* et *tꜣ-wrt* est certainement erroné. En réalité, le mot *imj-t-ndst* se rencontre pour la première fois dans les textes du Moyen Empire (cf. Sethe, *A. Z.*, LIV, p. 3); c'est assez dire qu'il a très bien pu être simplement formé par analogie avec *imj-wrt*, à une époque où le sens étymologique et originel de ce dernier groupe s'était définitivement perdu.

(2) Le commandement [hieroglyphs] a en outre une signification mystique (cf. p. 435). — D'une façon générale, cependant, il n'y a aucune conséquence à tirer, croyons-nous, des constatations auxquelles pourrait donner lieu la comparaison entre le commandement de direction, tel qu'il paraît résulter des légendes [hieroglyphs] et [hieroglyphs], et le sens dans lequel est tournée l'embarcation.

(3) L., *D.*, II, 43 *a*; *Dahchour* (1895), pl. XXI; MM, p. 180; Holwerda-Boeser, pl. IX; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIX et LXXXI (cf. les notes 4-7 de la page 435).

(4) Holwerda-Boeser, pl. XX (= MM, p. 344); cf. aussi MM, p. 197. — Erman (*Reden, Rufe...*, p. 54) traduit « Halte nach Westen! zum Schiffsgang ».

bien encore « [hieroglyphs] = (Barre) à tribord, dans la direction (proprement : vers le chemin) des lacs (?) [1] »; on en rencontre aussi une autre, qui réunit les deux précédentes : « [hieroglyphs] = (Barre) à tribord dans la direction des lacs (?), pour que la barque *ḥwˁ* avance (sur) les lacs (?) [2] ». — Les légendes du type [hieroglyphs] [3] ne sont guère plus explicites; il se peut que le groupe [hieroglyphs] soit ici suivi d'un complément pléonastique, et qu'il faille traduire « Barre à droite de ta tête », c'est-à-dire, tout simplement, « Barre à ta droite [4] ». D'autres légendes, enfin, qui devaient ajouter quelques précisions à ces commandements généraux de direction, sont peut-être plus obscures encore. Si les mots [hieroglyphs], répétés à deux reprises au-dessus d'une des barques de Tî [5], signifient probablement « Barre à gauche, c'est le bon chenal (proprement : la vraie eau) [6] », on ne peut que se borner, dans les ordres [hieroglyphs] [7] et [hieroglyphs] [8], à relever le parallélisme évident des éléments [hieroglyphs] et [hieroglyphs] [9].

Quelquefois, mais trop rarement, les explications sont un peu plus détaillées, et laissent entrevoir une sorte de thème de manœuvre : [hieroglyphs]

(1) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII.

(2) Idem, *ibid.* — Erman (*loc. cit.*) transcrit les trois [hieroglyphs] par le signe de l'eau [hieroglyphs], et traduit « Westen! Zum Wasserweg, zum Schiffsgang ».

(3) Mastaba du Louvre; *Dahchour* (1895), pl. XIX (cf. Erman, *loc. laud.*). — Il n'est pas certain que la légende [hieroglyphs] de *Dahchour* (1895), pl. XXI, doive être rangée dans la même catégorie (cf. p. 454).

(4) A moins que [hieroglyphs] n'ait ici le sens de « chef, guide », et que la phrase ne signifie « gouverne du côté droit de ton guide (c'est-à-dire du proreète?) ». — Peut-être même le mot [hieroglyphs] s'appliquait-il, dans le vocabulaire maritime, non seulement au guide de la barque, mais aussi à la direction indiquée par ce guide. Cf. MM, p. 306 : [hieroglyphs] « Barre à droite, c'est la bonne direction (?) » (cf. encore la note 1 de la page 456, relative à une légende incomplète de L., *D.*, II, 104 *b* — et aussi la note 3 de la page 457). — Erman (*op. cit.*, p. 56) traduit [hieroglyphs] par : « C'est un beau commencement ».

(5) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVIII; l'une des deux légendes donne la variante [hieroglyphs].

(6) Cf. Erman, *op. cit.*, p. 55.

(7) L., *D.*, II, 96.

(8) Mastaba du Louvre.

(9) Erman (*loc. laud.*) traduit la première de ces deux légendes « Halte nach Osten für die Talfahrt! ».

[1] «(Barre à) tribord ! — Direction (proprement : chemin) vers la terre ! — Bien au milieu (?) le gouvernail (?) ! »[2]. De même, la légende de L., *D.*, II, 96, fait peut-être allusion — pour les arrêter — aux mouvements dont les rames de nage appuyaient l'action des rames-gouvernails, suivant un mécanisme déjà étudié[3]. Ces textes, on le voit, ne sont rien moins que clairs. Et cependant, si on les complète par quelques autres, qui ne le sont guère plus, et qui paraissent se rapporter au maniement de la voile et des cordages[4], on n'est pas loin d'avoir dressé la liste à peu près complète des indications de manœuvre fournies par les représentations monumentales de l'Ancien Empire[5]. Tout au plus doit-on noter encore que certaines de ces légendes[6] confirment pleinement que les ordres du prorète étaient transmis aux barreurs et aux hommes de voile par l'intermédiaire des quartiers-maîtres[7]. Elles nous prouvent même que ceux-ci, très vraisemblablement, les transmettaient d'ordinaire sans en changer les termes.

(1) Holwerda-Boeser, pl. XX (= MM, p. 344). — La formule de MM, p. 272 : n'est peut-être qu'une abréviation — ou une corruption — de celle du mastaba de Leyde.

(2) Sur ce sens présumé du mot *wrt*, cf. p. 437-438. — Erman (*op. cit.*, p. 54) traduit « Westen ! und du bleibst vom Lande ab, ganz in der Mitte (?) ».

(3) Cf. p. 391 et suiv. — La traduction serait alors « Barre à tribord ! — Ne lance pas la rame de nage (? = ? — sur ce mot, cf. p. 448-449)... ?.. » ; la première partie de l'ordre s'adresserait ainsi au barreur, et la seconde aux rameurs. — Erman (*loc. laud.*) traduit « Halte nach Westen ! dass du nicht in unser.... stösst », et émet l'idée qu'il y a peut-être là un ordre donné à l'un des bateaux de faire place au bateau qui se trouve devant lui.

(4) Cf. MM, p. 197 (= D 11) : « *Deuxième barque.* — Un homme de l'arrière tient l'écoute de la grande voile : . Un autre soutient un des haubans : ..... Deux hommes debout sur l'avant. Au-dessus du premier . » — Si l'on donne au mot le sens de « cordage » (cf. p. 453), les deux dernières de ces légendes doivent peut-être se traduire « Tends (? — = ΤΑΔΤΕ, *extendere, expandere* — cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1605) l'écoute (?). — Le vent du Nord (nous) ouvre (— cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 572) la route ». — Le vent du nord est en effet celui qui permet d'abandonner les rames, et de remonter le Nil à la voile.

(5) On peut y ajouter encore la légende de L., *D.*, II, 22 *d*, laquelle paraît signifier « lever la voile, appareiller » (littéralement : « porter le souffle (?) ». — Cf. Maspero, *Études égyptiennes*, I, p. 124, note 3 ; Sethe, *A. Z.*, 1907, p. 82, et Dévaud, *Sphinx*, XIII, p. 94-97) ; ce même mot *fȝt*, non accompagné du déterminatif de la voile, signifie, au contraire, « cargaison » (Dümichen, *Geogr. Inschr.*, III, 90 — *ap.* Erman, *op. cit.*, p. 57, note 2). — Il n'est pas toujours facile de distinguer les légendes donnant ainsi des indications de manœuvre d'avec celles qui reproduisent les conversations échangées par les matelots soit entre eux, soit avec leurs chefs (sur ces dernières légendes, cf. p. 453 et suiv.).

(6) Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXVII, LXXVIII et LXXXI.

(7) Cf. p. 408 et suiv.

Légendes fournies par les textes des Pyramides. — Au sujet de ces questions de manœuvre ou de transmission d'ordres, les textes des Pyramides, à défaut de renseignements plus précis que ceux des mastabas, contiennent un certain nombre d'indications intéressantes. En outre, à la différence des monuments, ils donnent les noms de quelques-uns des agrès ou accessoires les plus usuels des barques égyptiennes de l'Ancien Empire[1]. Sur l'un et l'autre point, les résultats auxquels conduit l'étude de ces textes paraissent être les suivants :

a) *Indications de manœuvres ou de transmissions d'ordres.* — Le mot le plus caractéristique par lequel les textes des Pyramides désignent l'office tant du prorète que des quartiers-maîtres est le mot , [2] ; la signification « diriger (une barque) » en est d'autant moins douteuse que le signe , qui sert à l'écrire ou à le déterminer, représente le bâton qu'on voit assez souvent, en effet, entre les mains de ceux-ci ou de celui-là[3]. Le nom *ʿbȝ* de ce bâton est même sans doute son nom primitif, ainsi que le prouve un passage de P 364, passage qui confirme, en même temps[4], que le bâton était un instrument, non seulement de commandement, mais aussi de répression[5] ; mais le mot semble avoir pris assez vite un sens très général, puisqu'il sert déjà, dans ces mêmes textes des Pyramides, à en caractériser d'autres dont on constate qu'ils s'appliquaient à des manœuvres exécutées à l'aide d'autres bâtons, tels que le bâton ou le bâton [6]. On sait que cette généralisation a été encore

(1) A cet égard, les monuments ne nous font guère connaître que le terme , lequel désigne un cordage, et particulièrement, à ce qu'il semble, les manœuvres de la voile (cf. p. 442, note 4, et p. 453).

(2) P 339 (= M 641).

(3) Cf. p. 406, note 7, et p. 412, notes 2 et 3.

(4) Cf. p. 413, note 5.

(5) P 364 (= N 1077) : = « Il frappe avec son *ʿbȝ*, il commande avec son *ỉsṯ* ». Il ne semble pas, en dépit de ce texte, qu'il y ait jamais eu deux bâtons distincts, servant, l'un au commandement, et l'autre à la répression : le prorète ou les quartiers-maîtres, vraisemblablement, employaient tour à tour leur bâton aux deux fins. Mais il y avait, on le voit, plusieurs sortes de ces bâtons (cf. la note suivante) : on peut noter, à ce propos, la forme du déterminatif du bâton-massue dans N 1077, forme qui rappelle beaucoup celle du bâton manié par le πρωρεύς de Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXIV (cf. p. 406, note 7) ; sans doute faut-il voir dans celui-ci une représentation de l'*ỉsṯ* (sur l' et l' , cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 7-8, et *Les Frises d'objets des sarcophages du Moyen Empire*, p. 181-185).

(6) Cf. P 659-660 (= M 767-768) : « (Ô dieux)... qui dirigez la manœuvre (le verbe *ḏsr*, déterminé ici par l'image

étendue par la suite, et que le , confondu avec d'autres bâtons dont il devait être originairement distinct[1], a fini par servir de déterminatif à peu près à tous les sceptres indifféremment, en particulier aux sceptres et [2]. En ce qui concerne le premier, tout au moins, un passage de P 339 montre d'ailleurs que la confusion était déjà chose faite sous la VIe dynastie[3].

Indépendamment du terme de manœuvre , les textes des Pyramides ne nous en font guère connaître d'autres[4] que celui de *sm:j* , *e. g.* M 782 (=P 615 et N 1141) : [5] — cf. aussi M 785 : [6].

La conclusion de ce dernier texte : «le fils de Toum ne fait pas naufrage»[7], paraît bien entraîner pour le verbe le sens «diriger, guider habilement». Mais, dans la circonstance, il ne semble pas qu'il s'agisse d'une direction obtenue au moyen des rames ou du gouvernail; ici encore, c'est plutôt à une manœuvre du πρῳρεύς qu'il doit être fait allusion. Cette hypothèse s'appuie sur un autre passage des textes des Pyramides, tout à fait comparable à ceux qui viennent d'être cités, et qui est ainsi conçu : ... (var. :) [8] «Les deux *šmʿ-w* de Hor... font naviguer ce Pépi sans naufrage». En même temps qu'il nous fait connaître le nom de la perche de sondage, accessoire habi-

très expressive du bras tenant le , ne saurait comporter d'autre sens) au moyen de vos bâtons *ḏʿm(w)*), P dirige la manœuvre avec vous, au moyen de son bâton *wȝś* et de son bâton *ḏʿm*». — Les scènes nautiques des mastabas ne permettent pas d'identifier ces deux variétés de bâtons, dont l'emploi sous l'Ancien Empire est attesté par ce passage : celles-ci sont, au contraire, fréquemment représentées dans les sarcophages de la XIIe dynastie (cf. Lacau, *Sarcophages antérieurs au Nouvel Empire*, II, p. 158, 170 et 171).

(1) Cf. Erman, *Ægyptische Grammatik*², Schrifttafel, S. 50.

(2) Lacau, *op. cit.*, II, p. 171.

(3) Cf. P 339 (=M 641) : .

(4) Le terme , *dśr* (cf. p. 443, note 6), désigne sans doute une manœuvre qui ne devait pas être différente de la manœuvre .

(5) Maspero (*Les Inscriptions des Pyramides de Saqqarah*, p. 325) traduit : «Celui qui assemble les bacs, c'est Mirinrî pour le fils de Toumou».

(6) «Quand le fils de Toumou... dirige la barque, le fils de Toumou ne fait point naufrage» (*Idem*).

(7) Sur ce sens du mot , cf. Erman, *A. Z.*, XXXI, p. 77.

(8) P 390 (=M 556=N 1163).

tuel du prorète[1], ce passage, on le voit, nous autorise peut-être à conjecturer que la manœuvre désignée par le terme () est précisément celle que ledit prorète exécutait à l'aide de cette perche , et qui consistait en effet[2] à mesurer à tout instant la profondeur de l'eau, en vue de garantir l'embarcation contre les risques d'échouage, comme aussi à écarter de celle-ci les divers obstacles contre lesquels elle aurait pu venir se briser.

Ce sont encore les textes des Pyramides qui nous fournissent le premier exemple du mot «aborder»[3], dont l'usage est devenu si fréquent par la suite. Mais, au lieu d'être, comme aux époques postérieures, déterminé par le piquet d'amarrage [4], le mot est ici suivi de la représentation du signe , forme ancienne du signe , et qui devait, nous l'avons vu, figurer primitivement une étoffe disposée à l'avant de la barque[5]. La présence de ce signe dans le mot indique peut-être que les opérations d'abordage, à l'origine tout au moins, nécessitaient la suppression ou le déplacement de cette étoffe; toutefois, ce n'est là qu'une conjecture. — Quant au mot , qu'on rencontre T 340-341 (=M 167-168=N 654-655)[6], la signification «gouverner, barrer» en est rendue certaine par la signification «gouvernail» du mot bien connu [7]. Même, si l'on compare les déterminatifs dont l'un et l'autre sont suivis, on est d'abord tenté de voir dans le signe la représentation du mâtereau auquel les Égyptiens ont commencé, à partir de la Ve dynastie, à assujettir l'aviron

(1) Cf. p. 404, note 6. — Sur la question de savoir si la perche *šmʿ* ne pouvait pas aussi, dans certains cas, servir de mode de propulsion, cf. p. 449.

(2) Cf. p. 404-405.

(3) P 180 (=M 280=N 891).

(4) Ce piquet (que les Égyptiens paraissent avoir divinisé; cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XV, p. 153 et suiv. — et aussi *A. E.*, 1920, p. 93) s'appelait lui-même ; il était enfoncé en terre au moyen du maillet (cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, IX, p. 77, et XIX, p. 115-118). — La meilleure description d'abordage est celle des lignes 3-5 du *Conte du Naufragé* (cf. Maspero, *Recueil de travaux*, p. 106-107 du volume XXIX; Erman, *A. Z.*, 1906, p. 4-5, et Dévaud, *Recueil de travaux*, XXXVIII, p. 190).

(5) Cf. p. 141 et suiv.

(6) (var. :) (var. :) . Maspero (*Recueil de travaux*, V, p. 53) traduit : «Quand rament les manœuvres qui mènent Râ, eux ils mènent Teti; quand rament les manœuvres qui promènent Râ derrière l'horizon, ils promènent Teti derrière l'horizon».

(7) Cf. p. 448.

de gouvernail[1]; l'œil qui le surmonte serait alors l'œil symbolique de la protection[2], vraisemblablement l'œil de ce dieu faucon Horus dont la tête forme précisément la partie supérieure du mâtereau dans certains modèles de barques du Moyen Empire[3], comme aussi celle de l'aviron de gouvernail dans ces mêmes modèles[4] et dans nombre des barques mystiques reproduites par les vignettes des rituels funéraires thébains ou saïtes[5]. On voit, en outre, que le rôle des matelots (, ,)[6] — lesquels ne pourraient alors être que des barreurs — se trouverait, dans cette hypothèse, éclairci du même coup. En réalité, une semblable interprétation n'est rien moins que sûre. Si le signe figurait effectivement le mâtereau de gouvernail, on distingue mal à quoi pourrait servir l'espèce de poignée (?) dont il est muni. Par ailleurs, la variante de T 341, dans laquelle cette poignée est remplacée par un appendice rappelant assez exactement la forme d'une barre oblique[7], permettrait tout aussi bien de voir dans le signe une représentation composite, amalgamant, avec certains éléments caractéristiques du mâtereau, d'autres éléments empruntés à l'aviron de gouvernail. Il est donc préférable, croyons-nous, de continuer à considérer ce signe et ses variantes comme un seul idéogramme, au moyen duquel les Égyptiens paraissent avoir exprimé l'idée générale de travail[8] et qui s'applique sans doute ici, plus particulièrement, au travail exécuté avec l'aviron . Mais il ne s'ensuit pas que les soient toujours et forcément les matelots préposés aux gouvernails, ni même que le mot ait jamais servi à désigner spécialement les barreurs[9].

On peut noter enfin, dans les textes des Pyramides — bien qu'il n'intéresse pas la manœuvre à proprement parler — le mot « épuiser, écoper la barque »[10], mot dont le sens, très sûrement établi déjà par celui du verbe

(1) Cf. p. 396.

(2) A comparer les yeux figurés à l'avant des barques funéraires ou mystiques (cf. p. 433, note 6).

(3) Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4811, 4830, 4973.

(4) Reisner, *op. cit.*, nos 4811, 4827, 4828, 4970.

(5) *Todtenbuch* (édit. Naville), I, pl. 112-114, 146 etc.; (édit. Lepsius), chap. 93, 148, etc. (dans cette dernière représentation, l'aviron de gouvernail à tête de faucon est précisément accompagné d'un œil).

(6) Cf. p. 431.

(7) Sur la barre oblique, cf. p. 400, notes 3 et 6 (aux exemples cités on peut ajouter Reisner, *Models of Ships and Boats*, n° 4908).

(8) Cf. p. 431 (et note 4 de la page).

(9) Cf. p. 431, note 4.

(10) P 184 = M 294 = N 897.

« évacuer, vider »[1], est encore précisé par le déterminatif réaliste[2] dont il est habituellement accompagné[3]. Au contraire la légende , relevée par Mariette au-dessus du « mousse » (?) d'une des barques du mastaba de [4] — outre qu'il n'est nullement certain qu'elle ait trait à une manœuvre — ne paraît se prêter à aucun essai d'interprétation.

b) Agrès ou accessoires. — Les seuls agrès ou accessoires mentionnés dans les textes des Pyramides sont :

1° *L'aviron de nage*, appelé, suivant les cas, *ḥꜣpt* ([5], [6]) ou *dp(w)* (( ))[7], sans qu'on puisse dire si ces deux noms correspondent à deux variétés de rames différentes, distinguées par leur longueur ou par toute autre particularité. En tout cas, le déterminatif du mot — mot qui fait image, puisqu'il se rattache vraisemblablement à la racine « goûter »[8], — en rend le sens quasi certain[9], bien qu'on ait parfois voulu voir dans la *dp(t)* (laquelle se retrouve, sous la forme , au chapitre 99 du *Livre des Morts*) non pas la rame, mais la quille[10]. Au contraire, en ce qui concerne le

(1) Brugsch, *Wörterbuch*, p. 469.

(2) Cf. surtout, dans l'édition de Sethe, le déterminatif de M 294.

(3) Il ne faut pas confondre avec l'écopage l'action — quelquefois reproduite sur les bas-reliefs de cette époque — du matelot qui se penche par-dessus le bastingage pour puiser de l'eau au fleuve (cf. p. 415, note 4).

(4) MM, p. 197.

(5) P 603. — Gauthier (*B. I. F. A. O.*, IX, p. 125) traduit le mot *ḥꜣpt* par « équerre », et le distingue du mot , « rame », lequel doit, suivant lui, se prononcer *ḥpw* (cf. *B. I. F. A. O.*, X, p. 201-202, la discussion engagée à ce sujet entre lui et von Bissing).

(6) W 422 (= T 241).

(7) M 826 (= N 1318).

(8) Cf. p. 295, note 8.

(9) Tout au plus la dualité exprimée par ce déterminatif donnerait-elle d'abord à penser que les *dpw(w)* peuvent être tout aussi bien les avirons de gouvernail. En réalité, même si nous ne savions pas que ceux-ci portaient un autre nom (cf. p. 448), cette dualité — qui ne se retrouve pas, d'ailleurs, N 1005 et N 1008 — ne prouverait rien; on l'observe aussi, en effet, à propos de noms servant à désigner d'autres agrès, les par exemple (cf. p. 444 et p. 449, note 7). D'une façon générale, il semble qu'elle caractérise tous les apparaux qui sont ou peuvent être ménagés ou maniés sur l'un et l'autre côté de l'embarcation : or, tel est aussi bien le cas pour les avirons de nage que pour les avirons de gouvernail. — Grapow (*A. Z.*, XLV, p. 57) traduit de N 1318 par « diese deine beiden Ruder ».

(10) Cf. p. 295, note 8.

mot , la signification n'en saurait être précisée par le déterminatif dont il est accompagné. Ce déterminatif avait toujours été jusqu'ici interprété comme une équerre[1] : plus récemment, Sethe a proposé d'y reconnaître un des accessoires du barreur[2]; en réalité, sa présence à la suite du groupe qui nous occupe s'explique bien plutôt, croyons-nous, par la valeur phonétique *ḥsp* du signe lui-même[3]. Quoi qu'il en soit, le mot, ici encore, fait image, et paraît dériver de la racine «marcher, courir»[4]; il n'y a donc aucune raison, semble-t-il, de lui dénier le sens de «rame de nage»[5].

2° *L'aviron de gouvernail* ḥm(w) ()[6]. — Ce mot[7] est sans doute l'un de ceux dont le sens est le mieux établi dès les plus anciennes époques; on peut noter, d'ailleurs, qu'à partir du Nouvel Empire, tout au moins, la rame qui lui sert de déterminatif est munie d'une barre oblique[8]. Peut-être convient-il, dès lors, de le rapprocher de la racine , *repousser, faire obstacle* (?)[9]; il y aurait là une allusion au temps d'arrêt produit dans la marche de l'embarcation par le mouvement initial de l'aviron de gouvernail.

3° *Le* mʿwḥ ([10] — forme métathétique : [11] — forme défective [12]). — Les passages dans lesquels ce mot se rencontre ne sont

(1) Cf. p. 447, note 5. — Brugsch (*Wörterbuch*, p. 953) en fait une règle de nivellement.
(2) *Sahureʿ*, II, p. 110.
(3) Cf. la note suivante.
(4) Dans les scènes où le roi est figuré courant (Brugsch, *Wörterbuch*, p. 953), représenter celui-ci tenant d'une main la rame et de l'autre le signe , c'est donc simplement exprimer, au moyen de deux idéogrammes ayant l'un et l'autre la valeur *ḥsp*, l'idée que le roi accomplit l'action de courir (). On peut noter aussi que, de même que le mot «rame» peut être, comme dans les textes des Pyramides, suivi du signe , réciproquement, le mot «courir» est parfois accompagné du signe de la rame (Brugsch, *Wörterbuch*, p. 949); c'est la preuve la meilleure que les deux signes ne sont que des variantes phonétiques (sur cette question, cf. Bénédite, *Les jeux d'écriture dans l'image* — dans le *Recueil J. F. Champollion*, p. 36-37).
(5) Brugsch, *Wörterbuch*, p. 950 (*s. v.*).
(6) P 174 (=N 941).
(7) Brugsch, *Wörterbuch*, p. 957.
(8) *Livre des Morts*, chap. xcix, l. 11 et 28 de l'édition Naville; l. 5 et 21 de l'édition Lepsius. — Cf. aussi Jéquier, *B. I. F. A. O.*, IX, p. 69.
(9) Brugsch, *Wörterbuch*, p. 956-957.
(10) P 164 (=N 857).
(11) T 199 (=P 679).
(12) P 169.

pas suffisamment caractéristiques[1] ou même suffisamment clairs[2] pour confirmer ou pour infirmer le sens «aviron» qu'en a donné W. Max Müller[3]; tout au moins semble-t-il certain que le terme *mʿwḥ* ou *mʿḥw* pouvait s'appliquer indifféremment à l'aviron de nage ou à l'aviron de gouvernail.

4° *La gaffe — ou perche — à extrémité fourchue*, appelée *šmʿ* (). — Nous avons déjà proposé de reconnaître dans cet accessoire, mentionné par un passage de P 390, la perche de sondage maniée par le prorète[4]; Jéquier — qui rappelle, lui aussi, ce même passage — y voit au contraire un de ces «bâtons fourchus employés de tout temps pour la navigation, surtout pour remonter le Nil» : la *šmʿ*, dans cette hypothèse, serait un instrument de propulsion, auxiliaire de la voile, et employé concurremment avec celle-ci[5]. En réalité, s'il est possible qu'elle remplît quelquefois cet office, ce ne devait jamais être que d'une façon tout à fait accidentelle; il ne semble pas, en tout cas, que ce fût là son rôle essentiel, dans les barques en bois tout au moins, car il serait assez singulier que, dans les représentations qui nous ont été conservées de cette catégorie de barques, ce pseudo-instrument de propulsion ne fût jamais figuré en action, comme le sont, dans de si nombreux exemples, les rames ou les pagaies de ces mêmes barques. Ce sont donc seulement, croyons-nous, les embarcations de papyrus — à propos desquelles les représentations, cette fois, prouvent surabondamment le fait[6] — qui avançaient habituellement ainsi au moyen d'une gaffe, utilisée, soit seule, soit avec le concours de la pagaie[6]. Mais on ne saurait affirmer que cette gaffe de propulsion ait jamais porté le nom de ; encore une fois, il faut sans doute réserver cette appellation pour la perche de sondage, laquelle paraît avoir constitué l'accessoire le plus caractéristique du πρωρεύς[7].

(1) P 164, 169.
(2) T 199.
(3) *A. Z.*, XXXII, p. 34. — L'auteur rattache le mot à la racine *wḥʿ* = *bateau;* Jéquier (*B. I. F. A. O.*, XIX, p. 73) le décompose, à ce qu'il semble, en deux éléments, dont le second seul, , aurait le sens de «rame» ou de «pagaie».
(4) Cf. p. 444-445. — A l'époque du Moyen Empire, le mot se retrouve sous la forme (sarcophage de — cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, IX, p. 82).
(5) Jéquier, *op. cit.*, p. 76.
(6) Cf. p. 228.
(7) Sur la réduplication du déterminatif, dans le groupe de P 390, cf. p. 447, note 9 (et aussi p. 404, note 6).

5° La *voile*, désignée par le mot *šnd* dans un passage de T 292-293 : , passage que Maspero[1] traduit : « Ounti, Ounti, la barque Matti gonfle (?) tes voiles ». Un autre passage des textes des Pyramides (T 208 = P 160 :) pourrait d'abord donner à entendre que la voile égyptienne portait aussi, à cette époque, le nom de *ḫn* [2]; mais le signe peut tout aussi bien, en réalité, représenter seulement ici le déterminatif du mot très général « naviguer ». Étant donné qu'il est toujours en rapport avec les idées d'étoffe ou de vêtement[3], il est vraisemblable qu'il donne à ce mot le sens « naviguer à la voile » : mais il n'implique pas, on le voit, pour la voile elle-même, la valeur phonétique *ḫn*. Au contraire, la signification « voile » du mot *šnd* paraît d'autant mieux assurée[4] que celui-ci est suivi du signe , déterminatif ordinaire de toutes les étoffes tissées. Les éléments de ce signe ne peuvent d'ailleurs être comparés que par leur aspect extérieur avec la gaffe dont il a été question précédemment[5]; on sait que ces éléments verticaux, figurés en nombre extrêmement variable suivant les exemples, servent à former autant de signes différents, qu'on employait sans doute pour distinguer les étoffes d'après le nombre des brins qui en composaient les fils.

6° Les *cordes*, appelées *ššd* ( ), *nwḥ* ( ) et *m'nwḥ* ( ). — Les passages où l'on relève ces trois mots prouvent que ceux-ci

(1) Maspero, *Les Inscriptions des Pyramides de Saqqarah*, p. 128.

(2) Maspero (*op. cit.*, p. 110) traduit en effet : « O chemin de Hor, tends ta voile pour Teti ».

(3) Cf. Erman, *Ægyptische Grammatik*², Schrifttafel, S. 32 — et Lacau, *Sarcophages antérieurs au Nouvel Empire*, II, 28087, n° 41; 28088, n° 64; 28089, n° 22, etc.

(4) Peut-être ce mot doit-il être rapproché du mot = *vêtement* (cf. Lacau, *Sarcophages antérieurs au Nouvel Empire*, II, p. 169); la voile serait alors ce qui couvre le bateau, et constituerait en quelque sorte l'habillement de celui-ci. Et peut-être encore, si ce rapprochement est exact, faut-il voir un autre nom de la voile dans le mot qu'on relève W 442 (= T 252) : ( ). Le sens de ce passage serait donc : « Celui que fait avancer — proprement : que remorque (, cf. p. 429) — la voile », c'est-à-dire la barque à voile (? — cf. les vêtements appelés et , Lacau, *op. cit.*, II, p. 170, et aussi le mot ( ) = « étoffe » (P 413 = M 591 = N 1197).

(5) Cf. p. 449.

désignaient trois variétés de câbles de remorque ou de halage[1]. Le premier se rencontre P 412-413 (= M 591-592 = N 1196-1197) : « Qu'il navigue en elle (= dans la barque), par le moyen de ce câble d'étoffe verte avec lequel l'œil d'Horus est halé ( ) »[2]. — Le câble ( ) est mentionné W 443 (= T 252)[3], comme servant à exécuter l'action exprimée par le verbe , verbe dont nous avons vu que le sens « traîner à la remorque » paraît bien établi[4]. — Quant au mot ( ) , qui n'est sans doute qu'une forme dérivée du précédent, on le trouve W 418 (= T 239) dans la formule : , laquelle signifie vraisemblablement : « Que la corde de halage (= la barque halée par la corde?), traverse la *mśkt* ».

7° Les *cordages* *'ḥ(w)* ( )[5]. — Ces cordages sont cités P 615 (= M 782 = N 1141) : ..... « Celui qui manœuvre (?) les cordages..... pour le fils de Toum »; la même phrase est reproduite M 785, et complétée par les mots « (pour que) le fils de Toum ne fasse pas naufrage »[6]. Il s'agit donc certainement ici, non plus de câbles de remorque ou de halage, mais de cordages de manœuvre; malheureusement, la diversité des acceptions dans lesquelles les textes égyptiens de toutes les époques ont coutume d'employer le verbe [7] ne permet pas de déterminer si ces cordages *'ḥw* doivent être cherchés dans la catégorie des manœuvres fixes ou dans celle des manœuvres courantes. Le rapprochement — peut-être arbitraire, d'ailleurs — du mot et de la racine

(1) Sur le remorquage et le halage, cf. p. 427, note 3, et p. 429.

(2) Maspero (*Les Inscriptions des Pyramides de Saqqarah*, p. 207) traduit : « Fais naviguer Pepi dans cette barque, avec ce câble d'étoffe verte et blanche par lequel l'œil d'Hor est remorqué (vers la Matière) ».

(3) ( ) ( ) ( ). — Maspero (*op. cit.*, p. 58) traduit : « Celui que ta corde traîne à la remorque ».

(4) Cf. p. 429.

(5) Sur ces cordages, cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 68.

(6) Maspero (*op. cit.*, p. 325-326) traduit, dans le premier cas : « Celui qui dispose les câbles... (c'est Mirinrî) pour le fils de Toumou » — dans le second : « Quand le fils de Toumou manœuvre les cordages... le fils de Toumou ne fait point naufrage ».

(7) Cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1593 et suiv.

[hiéroglyphes] «être dressé, debout», comme aussi l'idée «lier, nouer», qui s'attache souvent au verbe [hiéroglyphes] [1] paraissent plaider en faveur de la première hypothèse; si l'on songe cependant que, très fréquemment aussi, ce même verbe [hiéroglyphes] est pris dans le sens «disposer, arranger» [2], on pourrait être tenté de voir au contraire dans les *ʿḥw* des cordages faisant l'objet de manipulations constantes, c'est-à-dire des manœuvres mobiles, et d'appliquer le mot soit aux drisses [3], soit aux bras de vergue, c'est-à-dire à celles de ces manœuvres mobiles qui sont le plus ordinairement figurées en action dans les représentations [4]. — La question est de celles qui ne sauraient être résolues avec certitude [5].

8° La *mꜣʿj* ([hiéroglyphes]) — cf. P 566-567 : [hiéroglyphes] «La langue de ce Pépi est une *mꜣʿj* pour la barque Mât». — Le sens de ce terme est très incertain [6]. La comparaison de la *mꜣʿj* et de la langue mettrait peut-être le mot en rapport avec le mot [hiéroglyphes] = «rame» — lequel paraît se rattacher, nous l'avons vu, au verbe [hiéroglyphes] «goûter», déterminé précisément par le signe [hiéroglyphes] [7] — si l'existence de rames dans la barque Mât n'était elle-même des plus improbables. La nomenclature des parties de bateaux empruntée au sarcophage de Ḥḳꜣ-tꜣ fournit bien un vocable [hiéroglyphes], dans lequel Jéquier voit une appellation du bordage [8]; mais cette signification, à supposer que [hiéroglyphes] et [hiéroglyphes] ne soient que deux formes d'un seul mot, ne conviendrait guère ici. Il paraît plus plausible de rattacher le terme *mꜣʿj* à la racine [hiéroglyphes] — laquelle, à ce qu'il semble, exprimait primitivement l'idée d'équilibre — et de faire, dès lors, de la [hiéroglyphes], un des noms de la quille [9]; cette conjecture, toutefois, ne saurait être appuyée d'aucune preuve [10].

(1) Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1597; cf. aussi Grapow, *A. Z.*, XLIX, p. 50.

(2) Idem, p. 1598-1599.

(3) Il faudrait peut-être alors donner au mot [hiéroglyphes] le sens «hisser» (? cf. le verbe [hiéroglyphes] «élever» — Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1593).

(4) Cf. p. 368 et suiv. et p. 379 et suiv.

(5) Aux noms de cordages fournis par les textes des Pyramides, il faut encore ajouter le cordage [hiéroglyphes] ou [hiéroglyphes] (Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 151) et le cordage [hiéroglyphes] (Idem, p. 195).

(6) Maspero (*op. cit.*, p. 221) traduit : «La langue de ce Pépi est le maître-baux (?) de la barque de Vérité».

(7) Cf. p. 447, note 8.

(8) *B. I. F. A. O.*, IX, p. 64 et 81.

(9) Sur la quille, cf. p. 294 et suiv.

(10) Il n'est guère possible, en tout cas, d'établir un rapprochement entre la [hiéroglyphes] du texte de

d) Légendes reproduisant des conversations échangées entre les différents personnages figurés dans les scènes nautiques [1].

Nous avons étudié déjà, parmi ces légendes, celles qui sont adressées aux matelots par le prorète ou par les quartiers-maîtres [2]. Une autre catégorie est constituée par les légendes qui reproduisent des propos tenus par les matelots eux-mêmes. Celles-ci — dont on peut noter qu'elles n'apparaissent pas avant la Ve dynastie — sont d'ailleurs assez difficiles à distinguer des premières, lorsqu'elles se rapportent, comme elles, à des détails de manœuvre; et, lorsqu'il paraît certain qu'il faut y voir des dialogues échangés entre les hommes de l'équipage, elles sont d'une interprétation toujours très laborieuse.

Une de celles qui se rencontrent ainsi très fréquemment dans les scènes nautiques des mastabas, et dont on ne saurait dire si elle exprime un ordre donné par un supérieur à un matelot, ou seulement une exhortation que ce dernier s'adresse à lui-même, est la légende [hiéroglyphes] [3], complétée, dans certains exemples, par les mots [hiéroglyphes] [4]. Que le [hiéroglyphes] soit un cordage, le déterminatif [hiéroglyphes] ne permet pas d'en douter [5]; que ce soit même, plus précisément, un des cordages servant à la montée ou à la manœuvre de la voile, c'est ce qui semble bien résulter du contexte, si le mot [hiéroglyphes] doit être pris, comme il est vraisemblable, dans son acception habituelle «souffle, vent» [6], et si l'ensemble de la phrase signifie, dès lors : «Attention au cordage! (proprement : Veille au cordage). Le vent est derrière toi à nouveau (ou bien : Le vent est derrière toi. Encore!) [7].» Quel que soit celui qui parle, il est fait ici allusion, en tout cas, à une manœuvre consistant à actionner les drisses ou les bras de vergue, de façon à présenter la voile au vent devenu — ou redevenu — arrière,

Pépi et les deux [hiéroglyphes] du sarcophage de Ḥḳꜣ-tꜣ, lesquels représentent, selon Jéquier (*op. cit.*, p. 44 et 79), les deux «faucilles», c'est-à-dire l'avant et l'arrière recourbés de la barque solaire.

(1) Quelques-unes de ces légendes dans Erman, *Reden, Rufe...*, p. 56-57.

(2) Cf. p. 435 et suiv.

(3) L., *D.*, *Ergänzungsband*, pl. IV et XX.

(4) MM, p. 272; Steindorff, *Das Grab des Ti*, pl. LXXX (cf. aussi la légende de *Sahureʿ*, II, pl. IX, à propos de laquelle Sethe, *ibid.*, p. 84, cite ces mêmes références).

(5) Cf. Sethe, *loc. laud.* (et aussi, plus haut, p. 442, note 4).

(6) Sethe, *idem, idem.* — Bien que l'un et l'autre se rattachent évidemment à une même idée, le mot [hiéroglyphes] paraît devoir être distingué du mot [hiéroglyphes], relevé dans les sarcophages de Meir par Jéquier, et considéré par lui (*op. cit.*, p. 75) comme une orthographe ancienne du mot [hiéroglyphes] «voile».

(7) Erman (*Reden, Rufe...*, p. 55) traduit : «man wache am ... tau; der Wind ist hinter dir .....».

et, par conséquent, favorable[1]. — Parmi les légendes dont l'attribution à tel ou tel des membres de l'équipage demeure douteuse, on peut encore citer celle de *Dahchour* (1895), pl. XXI : [hieroglyphs] «Fais attention à ton guide» (c'est-à-dire : aux gestes faits par ton guide le prorète (?). — Mot à mot : «Ton visage dans ton guide»). Ou peut-être faut-il entendre : «Fais attention à la direction qui t'est donnée» (sc. : par les gestes du prorète-guide). Nous avons observé en effet[2] que le mot [hieroglyphs] est sans doute susceptible de recevoir l'un et l'autre de ces deux sens : le second paraît s'accorder très bien, au surplus, avec l'expression [hieroglyphs] = «C'est la bonne direction (?)», qu'on relève assez fréquemment aussi dans un certain nombre de mastabas, le mastaba D 47 de Sakkârah, par exemple[3], ou encore celui d'Akhout-hotep au Louvre[4].

Quant aux légendes qui se rapportent, à peu près sûrement, à des conversations de matelots entre eux[5], elles n'apparaissent guère que dans les scènes de transport[6], et c'est peut-être même là une preuve de plus de la fidélité de ces scènes. Dans les barques de voyage, où ils se trouvaient constamment sous la surveillance, réelle ou fictive, du maître, les matelots, rameurs ou hommes de voile, devaient en effet accomplir leur tâche dans un silence relatif, interrompu seulement par les ordres qu'ils recevaient de leurs chefs, ou par les encouragements qu'ils ne manquaient sans doute pas de se donner quelquefois à eux-mêmes. Au contraire, les barques de charge, à bord desquelles le maître ne

(1) Cette interprétation semble confirmée par un des textes du mastaba du Louvre, lequel donne la variante [hieroglyphs] «Hardi! Voici le vent. Attention au cordage (de voile)!».
L'expression très pittoresque et imagée [hieroglyphs] (proprement : «que ton ventre (soit) sur l'eau») a dû être, à l'origine, le commandement par lequel le prorète ou les quartiers-maîtres enjoignaient aux rameurs de se pencher le plus possible en avant, pour exécuter dans les conditions les plus favorables le mouvement dit temps d'attaque (cf. p. 319-320); ce commandement aura pris, par la suite, le sens général «Donne tout ton effort», et se sera appliqué à tous les genres de navigation.
Sethe (*loc. laud.*) fait des deux mots [hieroglyphs] et [hieroglyphs] une expression composée (pour laquelle il ne suggère aucune traduction), et voit dans toutes les légendes du type [hieroglyphs] [hieroglyphs] autant d'invocations au vent. — Au tombeau de [hieroglyphs] (MM, p. 272) cette légende est suivie de la phrase [hieroglyphs], elle-même très énigmatique, et qui ne saurait, en tout cas, éclairer le sens de celle qui la précède.

(2) Cf. p. 441, note 4 — et aussi L., *D.*, II, 104 *b*, 3e registre (?).

(3) = MM, p. 306 (cf. plus haut, p. 441, note 4).

(4) La légende qui surmonte l'avant de la première des deux barques à voile est ainsi conçue : [hieroglyphs] «(Fais) ainsi (?) — (Cela est) bien (? — *iꜣḫw*). — C'est la bonne direction (?). — (Voici) le "Marais du Bon"» (sur cette expression, cf. p. 146, note 5).

(5) Aux légendes douteuses à ce point de vue on peut ajouter celle de L., *D.*, II, 28, laquelle paraît au surplus intraduisible. Le texte de Lepsius donne en effet [hieroglyphs].

(6) L., *D.*, II, 104 *b*; Holwerda-Boeser, pl. XX.

prenait jamais place[1], et qui se prêtaient d'ailleurs, nous l'avons vu, à un mode de navigation beaucoup plus familier et nonchalant[2], leur permettaient de prendre leur revanche. On sait que l'Égyptien, naturellement bavard, éprouvait le besoin d'égayer, par des réflexions et des plaisanteries continuelles, la monotonie des besognes qu'il exécutait, quelles que fussent celles-ci[3]; et l'on a pu dire très justement que les légendes qui nous ont conservé l'écho de ces réflexions et de ces saillies sont «l'un des attraits de l'Ancien Empire[4]». Les mille incidents suscités par les inévitables péripéties d'un convoiement de barques sur le Nil ou sur les canaux fournissaient à cet égard, aux matelots des IVe-VIe dynasties, autant d'occasions dont les textes qui accompagnent certaines de ces scènes de transport par eau prouvent assez qu'ils n'avaient garde de les laisser échapper. Il est regrettable seulement que le sens de ces textes, encore une fois, nous échappe le plus souvent, et que le sel de ces dialogues, qui devaient, dans la réalité, être si vifs, et d'un style si savoureux, soit aujourd'hui perdu pour nous. On ne peut guère, en effet, que se borner à transcrire ces légendes[5] : encore faut-il remarquer que les différentes parties en sont disposées, dans l'original, suivant un ordre qui n'apparaît pas toujours nettement, et que la transcription, dès lors, reproduit peut-être cet ordre de façon incorrecte.

Holwerda-Boeser, pl. XX, registre inférieur. — Au-dessus d'une barque dans laquelle un homme assis se prépare à boire à même un vase que soutient un second personnage, debout devant lui : (→) [hieroglyphs] «Tiens! (proprement : voici) prends. — Tiens! lève (sc. : ce vase jusqu'à ta bouche?)[6]».

L., *D.*, II, 104 *b*. — A. *Registre supérieur.*

Il ne subsiste, des légendes de ce registre, que les deux mots (→) [hieroglyphs]

(1) Il est vrai qu'il y était présent, cependant, du fait que les scènes de transport par eau — comme toutes celles qui étaient figurées sur les murs de la tombe — se déroulaient devant son image (cf. p. 404, note 2). — Peut-être même est-ce là l'idée qu'exprime une des légendes de L., *D.*, II, 104 *b* : [hieroglyphs] «Vous êtes devant votre maître (?)»; il faudrait alors supposer que ces mots sont adressés par quelques-uns des hommes de l'équipage à des camarades trop bruyants (cf. p. 459).

(2) Cf. p. 317.

(3) Cf. l'étude faite par Montet (*B. I. F. A. O.*, VII, p. 59-63) des dialogues échangés entre les acteurs des scènes de boucherie figurées dans les mastabas.

(4) Montet, *op. cit.*, p. 59.

(5) Cf. la note suivante.

(6) Cette traduction et toutes celles qui la suivent sont purement hypothétiques (cf. la note précédente, et la note 3 de la page 459).

(= ( )) «C'est la bonne direction (?)[1]», écrits au-dessus de l'avant de la première barque.

B. *Deuxième registre.*

a) Au-dessus de l'avant de la première barque : (⟶) (il semble qu'il faille restituer ( ) [2]) «Il y a un autre..... [3] à l'avant (?)[4]. — Hardi! (? — proprement : En joie) — Va! (proprement : Fais!)».

b) Au-dessus de l'avant de la barque de gauche, et entre celle-ci et la première : (⟵) «Celui qui lie (sc. le matelot chargé d'attacher la barque au rivage (?). — Cf. la racine «lier, attacher») a abordé. — Doucement! (proprement : ne (te) dépêche[5] pas), puisque nous sommes arrivés (ou : pour notre arrivée).» — Ces paroles paraissent être prononcées par l'un des deux rameurs debout à l'avant, lequel, après avoir constaté que la barque a été amarrée par l'homme auquel incombait ce soin, avertit son compagnon d'avoir à ralentir, et sans doute même à arrêter une nage désormais inutile. — Peut-être aussi la première partie de la phrase commente-t-elle, en réalité, non pas la manœuvre accomplie par le matelot d'amarre, mais celle du barreur[6], et faut-il alors comprendre : «L'habile homme! (proprement : Celui qui est florissant, prospère — d'où : qui réussit (?)). Il a abordé[7].»

(1) Sur ce sens, cf. p. 441, note 4, et p. 454, notes 3 et 4.

(2) La disposition des mots, dans le texte original, permet en effet de supposer que l' de et celui de ont été confondus et réduits à un seul.

(3) Nous avons vu que le mot «côte», — signification qui paraît bien assurée ici par le déterminatif — servait sans doute, sous l'Ancien Empire, à désigner les couples (cf. p. 292 et la note 3 de la page); mais on ne saurait hasarder de traduction fondée sur l'un ou l'autre de ces deux sens.

(4) Le sens «proue» du mot (*Todtenbuch*, édit. Lepsius, 99, 8) n'est pas assuré, à notre connaissance, pour l'époque qui nous occupe ici.

(5) L'idée «se dépêcher, exécuter un mouvement avec rapidité» est souvent exprimée, en effet, dans les textes des mastabas, par le mot (rac. «ouvrir», sc. les jambes?). — Cf. l'expression «dépêche-toi» (Montet, *op. cit.*, p. 61).

(6) Devant celui-ci se lit encore un ■ (= reste de ( ) ■ ( ) ?).

(7) Au lieu de , on pourrait lire alors (le groupement des signes ne s'oppose pas à cette lecture), et traduire : «Il a mis (sc. : sa rame-gouvernail) dans la direction de la terre». — Il est très possible, au surplus, que l'expression consacrée «aborder», ne signifie pas, comme on l'explique communément, «frapper la terre» (c'est-à-dire, enfoncer un piquet dans la terre en frappant dessus), mais, bien plutôt, «gouverner vers la terre».

C. *Troisième registre.*

a) Au-dessus de l'avant de la barque de droite : (⟵) «Conduisons la (? = la barque?). — Ramons! (= (?))». — L'emploi du verbe pour désigner un mouvement déterminé — mouvement dont la nature exacte nous échappe, d'ailleurs, et dont on voit seulement que son contraire s'exprimait par le verbe — a été relevé par Montet dans les légendes accompagnant les scènes de boucherie[1]; il se pourrait que ce fût à ce mot que nous eussions affaire ici.

b) A la fois au-dessus de l'avant de la barque de gauche et au-dessus de l'arrière de celle de droite : (⟵) . — S'agit-il, cette fois, d'un dialogue entre les rameurs et la barreuse (car l'aviron de gouvernail, dans cet exemple, est manœuvré par une femme)? Il semble que celle-ci, s'adressant à l'un de ceux-là, lui dise : «(Eh! toi) l'homme si habile (à éviter) les bancs de sable (? — proprement : Ô grand, qui connais les sables?), tiens bien le milieu ( )». — A quoi le rameur ainsi interpellé — ou les deux rameurs — de répondre : «Faisons comme tu le dis (proprement : Faisons ton ordre[2]. — Ou, peut-être : Faisons ta direction[3], c'est-à-dire : Ramons suivant la direction que tu nous donnes)». — On pourrait supposer aussi que les mots constituent une expression périphrastique désignant le crocodile, animal dont la barreuse signale la présence aux rameurs en leur disant : «L'éternel gardien du rivage (proprement : le grand qui garde les sables) est au milieu (sc. : de notre chemin)». (Réponse) : «Tenons compte de l'avis (?)[4] que tu nous donnes».

c) Au-dessus et à côté d'un homme accroupi devant la barreuse de la barque de gauche et présentant à celle-ci un pain : (⟶) «Voici du pain[5]».

(1) *B.I.F.A.O.*, VII, p. 59, note 5.

(2) Cf. le rapprochement fait par Brugsch (*Wörterbuch*, p. 108) entre le mot et le copte ⲧⲏⲡⲓ = *labor præscriptus*. Il est vrai que Brugsch rapproche en même temps du mot ⲧⲱⲡ = *consuetudo* (*idem*, *idem*), ce qui l'amène à proposer la traduction «das gewohnheitsmässige verrichten» pour l'expression (copte ⲣ̄ⲧⲱⲡ), laquelle est peut-être la même que l'expression qui nous occupe ici. Le sens de cette dernière, on le voit, reste très douteux.

(3) Cf. p. 456, note 1.

(4) Cf. peut-être le mot «communication orale» (Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1540).

(5) Cf. p. 418, note 6.

d) En arrière de la barque de gauche : (→) [hieroglyphs] «..?.... pour aborder (ou : au moment d'aborder?)». — Il est possible que [hieroglyphs] doive être rapproché du mot [hieroglyphs] «craindre, avoir peur (?)» [1].

D. *Quatrième registre.*

a) Au-dessus de l'avant de la barque de droite : (←) [hieroglyphs] — [hieroglyphs] paraît être le mot [hieroglyphs] (var. [hieroglyphs], [hieroglyphs]), lequel se retrouve dans l'expression [hieroglyphs], expression traduite par Brugsch [2] «faire les préparatifs nécessaires en vue d'une action déterminée (proprement : faire les travaux [3] préparatoires)». La phrase signifierait donc : «Je fais (mes) préparatifs à cause de cela (? — [hieroglyphs])». Toutefois, l'absence ici du mot [hieroglyphs] permet aussi une autre interprétation. Étant donné que le sens primitif «étendre» de la racine [hieroglyphs] [4] s'accorde parfaitement avec l'attitude des rameurs auxquels s'applique vraisemblablement la légende (ceux-ci sont représentés en effet en position d'«attaque», c'est-à-dire [5] les bras étendus et le corps penché en avant dans la direction de l'intérieur de la barque), il faut peut-être comprendre : «Oui! (proprement : Je fais [6]). — Je m'étends avec elle (c'est-à-dire : avec ma rame (?)=J'exécute le temps d'attaque?)». — Quelle que soit la traduction qui doive être adoptée, le rameur, on le voit, ou bien répond à un ordre (?) dont la teneur a été omise, ou bien, plus vraisemblablement, se parle à lui-même afin de se donner du cœur. La formule, en tout cas, est des plus générales, puisqu'elle veut dire, soit «Allons-y, préparons-nous», soit «Allons-y, attaquons».

b) A la fois au-dessus de l'avant de la barque de gauche et au-dessus de l'arrière de celle de droite : (←) [hieroglyphs]. — La première partie de cette légende reproduit les exclamations joyeuses des deux rameurs dont le «dégagé» [7] vigoureux fait avancer l'embarcation : «Ramons!

[1] Cf. Brugsch, *Wörterbuch*, p. 1656 (*s. v.* [hieroglyphs]).
[2] Idem, p. 107-108.
[3] Cf. p. 457, note 2.
[4] Brugsch, *Wörterbuch*, p. 107 — et *Supplément*, p. 124.
[5] Cf. p. 319-320 et p. 326.
[6] Sur cette façon d'exprimer l'affirmation, cf. Montet, *op. cit.*, p. 61.
[7] ? — Le temps de nage reproduit dans cet exemple n'est pas nettement caractérisé.

Conduisons (la barque) [1]! — Hardi! (proprement : Joie!)». — Quant à la seconde partie, nous avons vu déjà qu'il y a sans doute lieu de la mettre dans la bouche d'autres personnes de l'équipage. Celles-ci — qui ne peuvent être, en l'espèce, que l'homme de barre, ou bien la femme agenouillée sur le toit de la cabine (?) et donnant le sein à son enfant — essayent sans doute de mettre une sourdine à l'entrain un peu trop bruyant de leurs compagnons, et leur rappellent, à cet effet, la présence — toute morale, mais réelle cependant — du propriétaire de la tombe [2].

Tous ces textes, encore une fois, sont extrêmement obscurs. Néanmoins, et malgré l'incertitude des interprétations qu'ils comportent [3], l'intention générale — à défaut du sens littéral — en est suffisamment claire pour qu'on puisse affirmer que les diverses légendes de ces scènes nautiques — comme aussi les légendes d'une même scène, lorsque celle-ci comprend plusieurs barques — ne présentent pas de rapports entre elles. Il y a là une nouvelle application de cette loi du raccourci, si l'on peut ainsi parler, à laquelle on constate que les artistes de l'Ancien Empire (même ceux qui avaient à leur disposition, pour y développer tout à leur aise leurs bas-reliefs, les vastes surfaces des grands mastabas de la Ve dynastie) ont toujours sacrifié, bien moins, semble-t-il, parce qu'elle leur était imposée par l'insuffisance d'une technique encore malhabile ou peu sûre d'elle-même, que parce que leur art, déjà très maître, au contraire, de son sujet comme de ses moyens, savait, dès cette époque, ne retenir d'une scène que les détails les plus expressifs, et les traduisait à l'exclusion des autres. C'est pourquoi nous avons vu que la navigation à rames et la navigation à voile se ramenaient pour eux, celle-là aux mouvements particulièrement caractéristiques [4], celle-ci aux manœuvres et aux agrès essentiels [5], ou bien qu'ils résumaient tout le code des commandements dans les deux ou trois formules qui devaient être le plus habituellement employées en pratique [6]; pour des raisons analogues, les légendes dont ils accompagnaient leurs représentations de barques sont, en somme, assez peu nombreuses, et ne nous rendent que pour une faible

[1] Sur le sens du mot [hieroglyphs], cf. p. 457 (et note 1 de la page).
[2] Cf. p. 455, note 1.
[3] Cf. les traductions — tout à fait différentes — proposées par Erman (*Reden, Rufe...*, p. 56-57) pour un certain nombre d'entre eux.
[4] Cf. p. 319 et suiv.
[5] Cf. p. 367 et suiv.
[6] Cf. p. 440.

part les dialogues singulièrement animés qu'échangeaient sans doute entre eux, dans la réalité, les équipages de ces barques. On comprend d'ailleurs que l'artiste se soit contenté d'autant plus aisément de ces détails et légendes très succincts que ceux-ci non seulement répondaient tout à fait à ses préférences personnelles, mais encore suffisaient amplement aux besoins du mort; on comprend aussi, toutefois, qu'ils soient moins explicites pour nous aujourd'hui, et qu'ils nous paraissent même, dans bien des cas, incomplets et obscurs. Nous n'avons eu que trop souvent l'occasion, en étudiant l'embarcation égyptienne de l'Ancien Empire, de déplorer cette apparente obscurité; mais les sculpteurs des mastabas n'avaient pas prévu les curiosités des archéologues, et il faut bien convenir, au surplus, que cette même concision, qui nous prive ainsi de tant de renseignements techniques précieux, ne contribue pas peu, en revanche, grâce à cette impression d'ensemble qu'elle traduit d'ordinaire si heureusement, à animer nombre de ces scènes nautiques d'une vie singulièrement intense, et leur prête un réalisme expressif qui fait, dans bien des cas, sinon oublier, du moins pardonner leur insuffisance documentaire.

B. — BARQUES SERVANT À LA NAVIGATION SUR MER.

Relations des Égyptiens avec le pays de Pount et avec la Syrie. — Il est hors de doute que toutes les barques en bois que nous venons d'étudier étaient exclusivement employées à la navigation sur le Nil ou sur les canaux. C'est assez dire qu'elles ne représentent qu'une partie — la plus importante, il est vrai — des embarcations utilisées par les Égyptiens : car ceux-ci n'ont pu manquer d'entreprendre aussi, dès les plus anciennes époques, des expéditions maritimes qui comportaient sans doute l'emploi d'un type de flotteur approprié. Malheureusement, les textes de l'Ancien Empire susceptibles de confirmer ce fait sont assez peu nombreux, comme on pouvait s'y attendre, et remontent, d'ailleurs, à une date relativement récente. La signification de l'un d'entre eux, dans lequel on pourrait être tenté de voir une allusion à un voyage par mer, effectué, sous la IVe dynastie, d'Égypte en Phénicie, demeure assez indécise[1]; et c'est seulement sous la VIe dynastie que l'inscription de [hiéroglyphes] nous fournit le premier témoignage

[1] Calendrier de Palerme (année $x + 2$ du règne de Snfrw) : cf. p. 122-124. — C'est à ce texte que paraît songer Breasted, lorsque, décrivant l'état de développement de la civilisation égyptienne sous l'Ancien Empire, il écrit : « Trade in Egyptian bottoms reached the coast of Phoenicia and the Islands of the North » (*A History of Egypt*, 2e édit., p. 15).

formel d'une traversée conduite jusqu'à la région côtière de la Palestine méridionale[1]. De même, c'est sous le règne de Pépi II qu'il est fait pour la première fois mention, dans un texte, d'une de ces expéditions navales au pays de Pount qui devaient, par la suite, devenir en quelque sorte, pour les Égyptiens, le type par excellence du voyage au long cours[2]. A la même époque, enfin, appartient une inscription du tombeau du [hiéroglyphes], dans laquelle un des serviteurs de ce personnage se vante d'avoir été onze(?) fois, avec son maître, tant dans la région de Pount que dans celle de Byblos ([hiéroglyphes])[3].

En ce qui concerne la première de ces deux expéditions, il est d'autant plus certain que les rapports entre l'Égypte, d'une part, la côte d'Arabie et le Somâl, d'autre part[4], avaient dû se nouer bien antérieurement[5], que ces pays étaient précisément ceux d'où les premiers envahisseurs asiatiques — lesquels n'avaient pu aborder en Égypte, au surplus, qu'à la suite de véritables « croisières » — s'étaient sans doute répandus dans la vallée du Nil, et dont les Égyptiens connaissaient le chemin, en conséquence, dès la fin de la période néolithique. Quant au voyage à Byblos, il a dû également être effectué de très bonne heure par les Égyptiens. La race prédynastique entretenait vraisemblablement déjà par mer, avec les peuples de la Méditerranée et des îles, des relations de commerce dont la nécessité lui était imposée par certaines obligations, telles que celle de se procurer l'obsidienne qui lui était indispensable pour la fabrication d'un grand nombre de ses vases en pierre dure[6]. De très bonne heure aussi, les Égyptiens ont dû aller chercher au Liban ce sapin *ˁš* [hiéroglyphes][7], dont le bois leur servait pour la construction des très grandes charpentes — des charpentes des

[1] Cf. p. 132-133. — C'est avec des barques [hiéroglyphes] qu'Wnj accomplit cette traversée (*idem, idem*).

[2] Inscription de [hiéroglyphes]. — Les barques [hiéroglyphes] (!) employées pour l'expédition avaient pu partir, soit de Kosséir, soit du golfe de Suez (cf. p. 135-136).

[3] Cf. Sethe, *Urkunden*, I, 140, et *A. Z.*, XLV, p. 10; Montet, *Comptes rendus de l'Acad. des Inscr.*, 1921, p. 160, note 3.

[4] Sur ces rapports, cf. Jéquier, *B. I. F. A. O.*, XIX, p. 144-146.

[5] Breasted, *A History of Egypt*, 2e édit., p. 15; cf. aussi Jéquier, *Histoire de la civilisation égyptienne*, p. 89, et Ahmed bey Kamal, dans *Recueil de travaux*, XXIV, p. 16.

[6] Cf. Moret, *Au Temps des Pharaons*, p. 111-112. — La découverte dans l'île Riou, près de Marseille, de silex présentant des types égyptiens tout à fait caractéristiques a même conduit le Dr Capitan à la conclusion que des navigateurs égyptiens étaient certainement venus sur les côtes de la Gaule à l'époque néolithique (Capitan et Arnaud d'Agnel, *Rapports de l'Égypte et de la Gaule à l'époque néolithique*, dans *Comptes rendus de l'Acad. des Inscr.*, 1905, p. 423-441) — cf. aussi p. 463, note 2.

[7] Cf. p. 123, note 5.

bateaux de mer, en particulier — et pour le façonnage de certaines pièces de mobilier destinées aux temples[1]. A ce point de vue, le fait qu'on voit, sous l'Ancien Empire, la barque de mer désignée par le nom de *Kbnt* ([hieroglyphs])[2] — lequel est le même que le nom *Kbn* porté, à cette époque, par la ville de Byblos[3] — suffirait à prouver l'ancienneté des rapports qui unissaient l'Égypte aux habitants de la côte phénicienne. On peut seulement se demander si ce terme de *Kbnt*, proprement «(embarcation) de Byblos», ainsi appliqué aux barques de mer, vient de ce que celles-ci étaient construites et montées par des Giblites[4], ou encore de ce que les *Kbnt(w)* étaient des barques construites par des Égyptiens sur le modèle des barques de Byblos, ou avec le bois de ce pays[5]. Nous inclinerions plutôt à penser que c'étaient des embarcations purement égyptiennes, auxquelles avait été donné le nom de la ville qui constituait le plus habituellement le but de leur voyage[6] : et qu'elle l'ait constitué déjà à des époques très reculées, c'est ce dont on ne saurait plus douter, depuis que les fouilles exécutées en Syrie par Montet en 1921, en même temps qu'elles fournissaient un cylindre de caractère nettement thinite, sont venues prouver que les Égyptiens installés à Byblos à l'époque memphite y formaient une colonie assez importante pour que les Pharaons des IVe-Ve dynasties aient fait construire dans cette ville un sanctuaire en l'honneur des divinités locales, identifiées par eux avec Râ et Hathor[7].

Si quelques-unes de ces croisières dans la mer Rouge ou en Méditerranée ont pu parfois être entreprises pour des motifs, ou, en tout cas, sous des prétextes militaires[8], le plus grand nombre répondait sans doute, avant tout, à des nécessités exclusivement commerciales. D'ordinaire, ce devait être, encore une fois,

(1) MONTET, *Comptes rendus de l'Acad. des Inscr.*, 1921, p. 159.

(2) On rencontre ce nom, pour la première fois, dans l'inscription de Ppy-nḫt, l. 11 (= SETHE, *Urkunden*, I, p. 134, 15); cf. p. 134-135, et SETHE, *A. Z.*, XLV, p. 8 et 10.

(3) Ce nom se rencontre pour la première fois dans l'inscription du tombeau de [hieroglyphs] citée plus haut (p. 461 — cf. SETHE, *A. Z.*, XLV, p. 10). — A partir de la XIIe dynastie, le nom *Kbn* de la ville de Byblos s'est changé en *Kpnj*, et les barques de mer sont devenues des *Kpnwt* (SETHE, *loc. cit.*, p. 8-9).

(4) SETHE, *loc. cit.*, p. 10.

(5) IDEM, *ibid.*; MONTET, *loc. cit.*, p. 160.

(6) Le mot *Kbnt* a servi ensuite à désigner d'une façon générale les barques de mer (SETHE, *loc. cit.*, p. 7).

(7) Cf. MONTET, dans *Monuments et Mémoires Piot*, XXV, p. 271.

(8) La raison officielle donnée par [hieroglyphs] de son expédition en Palestine est l'obligation de réprimer un soulèvement des Bédouins d'Asie (cf. p. 132).

pour aller chercher du bois en Syrie[1], et aussi de la main-d'œuvre, ou bien pour se procurer de l'encens en Arabie, que les Égyptiens de l'Ancien Empire se risquaient ainsi à des navigations qui, même effectuées au plus près des côtes, n'en devaient pas moins comporter encore, à cette date, des dangers assez sérieux[2]. En l'absence de documents précis, nous sommes assez mal fixés, au surplus, sur les conditions de ces traversées. Lorsqu'il s'agissait de gagner les rivages de Syrie, les bateaux nécessaires étaient évidemment construits en un point quelconque de l'embouchure du Delta[3], et longeaient la côte, à partir de ce point, jusqu'à l'endroit fixé comme terme du voyage, endroit d'où ils revenaient ensuite de la même façon. Au sujet de ces expéditions en Méditerranée, la seule question qui se pose — et qu'il est, d'ailleurs, impossible de trancher, bien qu'un passage de l'inscription d'Wnj, déjà étudié plus haut, paraisse venir à l'appui de la seconde hypothèse[4] — est donc celle de savoir si chaque expédition entraînait la construction d'embarcations nouvelles, ou bien si des bateaux construits, une fois pour toutes, en vue d'une navigation maritime étaient établis à demeure — de façon à pouvoir être rapidement utilisés, le cas échéant — dans une ou plusieurs anses du Delta constituant de véritables ports. Au contraire, le problème soulevé par les voyages au pays de Pount est plus délicat, parce qu'il se complique de difficultés d'itinéraire[5]. Il fallait bien que l'embarquement eût lieu sur la mer Rouge[6] : mais où les Égyptiens atteignaient-

(1) Cf. p. 461.

(2) L'un de ces dangers résidait dans l'hostilité des habitants des pays côtoyés : c'est pourquoi ces expéditions devaient, quel qu'en fût le but, comporter toujours des hommes pouvant jouer à l'occasion le rôle de soldats (cf. p. 469). — Les Égyptiens paraissent avoir entretenu aussi, dès les plus anciennes époques, des rapports avec la Crète; sur cette question, cf. JÉQUIER, *Histoire de la civilisation égyptienne*, p. 89, et surtout HALL, *The relations of Ægean with Egyptian art*, dans *J. E. A.*, I, p. 112-116 et p. 227 (combattu par VON BISSING, *ibid.*, p. 205 et 226). — On peut noter enfin qu'un vase en marbre portant le nom du temple solaire d'Usirkaf a été trouvé dans l'île de Cythère (cf. SETHE, *A. Z.*, LIII, p. 55).

(3) Nous admettrons, avec Montet (*C. R. A. I. B. L.*, année 1921, p. 159), que les bateaux de mer, en principe, étaient construits avec du bois de sapin *ˁš* importé de Syrie (à la différence des bateaux de rivière, lesquels étaient ordinairement faits de planches d'acacia — cf. p. 237). Il en résulte que les matériaux nécessaires à la construction des bateaux employés sur la mer Rouge devaient être convoyés, par l'isthme de Suez, jusqu'au port où s'effectuait cette construction (MONTET, *loc. laud.*, p. 160); on doit supposer, dès lors, que les membres de l'expédition trouvaient dans ce port — où eux-mêmes arrivaient vraisemblablement par une tout autre route, cf. p. 464 — leurs embarcations prêtes à prendre la mer.

(4) Cf. p. 133.

(5) Sur toute cette question, cf. COUYAT et MONTET, *Les inscriptions du Ouâdi Hammâmât*, p. 18 et suiv.

(6) Cf. la note 3.

ils celle-ci? Nous avons vu déjà que le Ouâdi Hammâmât, qui gagne aujourd'hui la côte à Kosséir, paraît avoir été la route habituellement suivie à partir de la XI[e] dynastie[(1)]; sous l'Ancien Empire, toutefois, l'inscription de Ppy-nḫt paraît prouver qu'on pouvait aussi, dans certains cas, traverser le désert arabique de façon à partir du golfe de Suez[(2)] : et Couyat et Montet[(3)] voudraient même à ces deux itinéraires en ajouter deux autres encore, l'un passant par la Nubie, l'autre suivant les vallées dont la succession constituait, aux époques ptolémaïque et romaine, la route de Bérénice. Quoi qu'il en soit, et bien qu'il n'y ait sans doute jamais eu, en effet, de route «classique»[(4)] pour se rendre d'Égypte dans le pays de Pount, il est assez vraisemblable, cependant, que celle du Ouâdi Hammâmât a dû être de bonne heure la plus employée. Le commencement de la vallée, qui conduit aux carrières de Rohanou, a été de tout temps si fréquenté par les Égyptiens — comme le montrent les nombreux graffiti qu'on y relève dès la V[e] dynastie[(5)] — que les missions envoyées à Pount, au moins celles qui y ont été envoyées à partir de cette même époque, avaient tout intérêt à utiliser une voie qui se trouvait déjà frayée pour une partie du voyage, et qui diminuait d'autant la traversée du désert proprement dit. On peut donc admettre que, dans la plupart des cas, c'est par l'Ouâdi Hammâmât que les chefs de ces missions faisaient passer les produits qu'ils emportaient avec eux, à l'aller, à destination du Somâl ou de l'Arabie, comme aussi ceux qu'ils rapportaient, au retour, de l'un et de l'autre de ces pays. Sans doute même faut-il expliquer ainsi quelques-uns des titres navals qu'on voit portés par tel fonctionnaire, dans les inscriptions de cette région, et dont la mention dans ces inscriptions paraît d'abord assez déconcertante; il n'y a là qu'une preuve de plus du caractère «mixte» de ces expéditions au pays de Pount, lesquelles — comme les expéditions en Syrie, d'ailleurs, et, peut-être aussi, comme certaines expéditions au Sinaï[(6)] — comprenaient à la fois un voyage par terre et un voyage

(1) Cf. p. 135, note 3 — et aussi Couyat, dans *B. I. F. A. O.*, VII, p. 16.

(2) Cf. p. 135. — Par ailleurs, on peut penser que le golfe de Suez était traversé aussi, dès cette même époque, par quelques-unes des missions qui s'en allaient chercher la *mfkt* au Sinaï. Celles-ci, en effet, n'empruntaient sans doute pas toutes exclusivement la voie de terre; et c'est peut-être ce qui explique les titres navals portés par certains chefs de ces (? — cf. p. 137, note 6).

(3) *Op. cit.*, p. 19-21.

(4) Idem, p. 19.

(5) Les plus anciens paraissent dater du règne d'Ounas (Idem, p. 9); celui de ne remonte pas à l'époque d'Issj, comme le pensait Lieblein (*Handel und Schiffahrt*, p. 13), mais à celle de Pépi I[er] (Couyat-Montet, p. 3).

(6) Cf. la note 2.

par mer, celui-là étant placé, aussi bien que celui-ci, sous la direction d'un commandant de bateau, apparemment parce que la traversée de la Méditerranée ou celle de la mer Rouge représentaient la partie la plus importante de l'entreprise, et, en tout cas, la plus délicate[(1)].

Les bateaux de mer de Sahure‘. — De ces traversées elles-mêmes, nous ne saurions guère que les noms de deux des sortes de barques — barques et barques — sur lesquelles elles s'effectuaient[(2)], si le monument funéraire du roi Sahure‘, mis au jour à Abousir, en 1907-1908, par la Société orientale allemande, n'était venu nous fournir les seuls exemples jusqu'ici connus de bateaux de mer égyptiens de l'Ancien Empire, lesquels sont aussi, sans doute, les plus anciens qui aient été conservés, en aucun pays, de cette catégorie d'embarcations[(3)]. Sur le mur Est du pourtour occidental de la grande cour à colonnes, au nord et au sud de la porte qui fait communiquer cette cour avec le temple funéraire proprement dit, sont figurées deux scènes symétriques, malheureusement détruites en partie, mais dans lesquelles Borchardt[(4)] n'a pas eu de peine, néanmoins, à reconnaître les deux phases extrêmes d'une expédition maritime conduite en Asie, à l'époque de Sahure‘, par une flottille de douze bateaux[(5)]. L'une des scènes reproduit le départ (fig. 183), l'autre le retour de cette expédition (fig. 184), départ et retour s'accomplissant sous les yeux du roi et de sa suite, lesquels étaient représentés dans les registres aujourd'hui manquants[(6)]. La présence de nombreux Asiatiques à bord des barques figurées dans la seconde scène (on en compte jusqu'à quinze, hommes, femmes ou enfants, dans une seule barque[(7)]) ne permet par de décider si ceux-ci

(1) Cf. p. 137 (et note 6 de la page).

(2) Cf. p. 138.

(3) Les barques prédynastiques horiennes, à supposer qu'elles reproduisent le type des embarcations sur lesquelles la race conquérante était arrivée par mer en Égypte, ne le reproduisent certainement pas dans toute sa pureté, mais modifié en vue de son adaptation à la navigation fluviale.

(4) *Sahure‘*, II, p. 25-28.

(5) Ce même monument funéraire de Sahure‘ a fourni la représentation fragmentaire d'une barque dans laquelle il faut sans doute voir l'embarcation qui portait ce roi lors de ses voyages sur le Nil (*Sahure‘*, II, pl. IX, et p. 23-24 et 84-86) (fig. 185). — L'étude des barques royales n'entrant pas dans le cadre de notre travail, il suffira de noter, dans celle-ci, un certain nombre de détails de nautique intéressants, tels que l'extrémité verticale de l'étrave, la voile décorée d'ornements coloriés (cf. p. 375), enfin l'anneau de corde formant bouline manœuvré par l'homme de voile (cf. p. 385).

(6) Borchardt, dans *Sahure‘*, II, p. 25 et 27.

(7) Ils sont représentés dans la même attitude que les hommes de l'équipage, les bras levés devant le roi en signe d'adoration (*Sahure‘*, II, pl. XII et XIII).

Fig. 183. — Bateaux de mer faisant route vers la côte d'Asie (*Sahure'*, II, pl. XI).

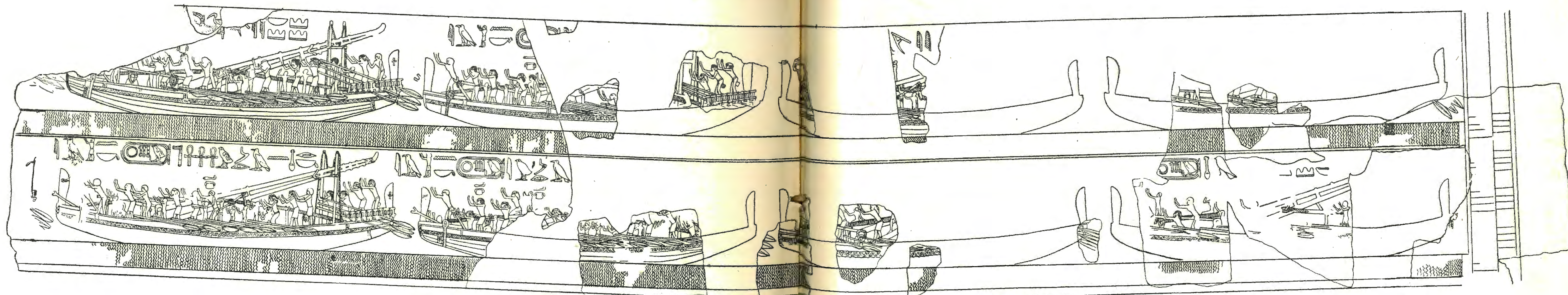


Fig. 184. — Bateaux de mer revenant d'une expédition sur la côte d'Asie (*Sahure'*, II, pl. XII).

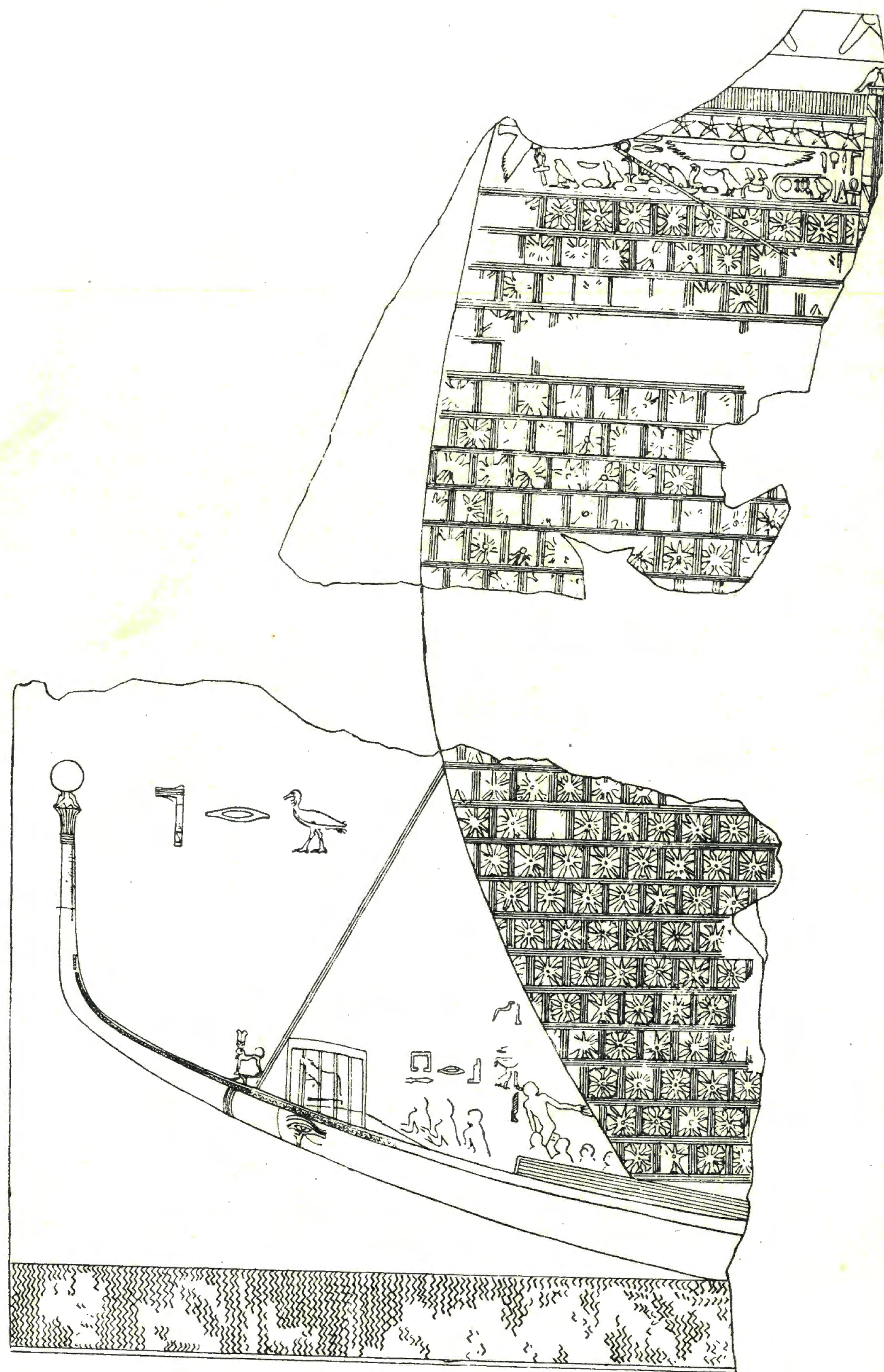


Fig. 185. — La barque du roi Sahureᶜ (*Sahure*ᶜ, II, pl. IX).

sont du butin de guerre, ou simplement des esclaves achetés dans le pays. D'autre part, comme ces Asiatiques, à première vue, pourraient tout aussi bien, à en juger d'après leur type, être des indigènes du Sinaï que des habitants de la Syrie méridionale, on a pu se demander parfois quelle est la mer — mer Rouge ou Méditerranée — sur laquelle s'effectue le voyage représenté. Borchardt[1] incline à croire qu'il s'agit ici de l'expédition au Sinaï mentionnée, dans les Annales de Palerme, comme ayant eu lieu précisément sous le règne de Sahureᶜ[2]; Assmann estime au contraire que le but du voyage ne peut être que la côte phénicienne, les conditions de navigation étant bien moins favorables dans la partie nord de la mer Rouge qu'en Méditerranée, et les relations avec la presqu'île du Sinaï ne s'effectuant encore, à cette date, que par la voie de terre[3]. Cette dernière interprétation paraît d'autant plus certaine qu'on voit figurer des ours dans le butin rapporté par l'expédition[4]; en revanche, la nature exacte de celle-ci reste assez difficile à préciser. L'hypothèse la plus plausible à cet égard — et qui paraît valoir, d'ailleurs, pour la quasi-totalité des expéditions maritimes égyptiennes — consiste sans doute à voir dans les croisières de ce genre autant de « razzias », c'est-à-dire d'entreprises d'un caractère mixte, qui, si elles poursuivaient des fins avant tout commerciales[5], n'en devaient pas moins avoir fréquemment besoin, pour atteindre leur but, du concours de forces militaires suffisamment organisées[6]. Il est assez vraisemblable, dès lors, que ces forces étaient constituées, dans la plupart des cas, non par une troupe de guerriers spéciale (de fait, on n'observe pas de gens armés dans les barques de Sahureᶜ), mais simplement par les hommes de l'équipage, lesquels étaient tour à tour marins et soldats, comme nous avons vu[7] que le commandant de l'expédition devait assurer la direction de celle-ci à la fois sur mer et sur terre.

Quelles que soient, au surplus, la région vers laquelle les barques de Sahureᶜ sont censées se diriger, et la mission qu'elles avaient à y remplir[8], ces barques de mer sont particulièrement intéressantes pour l'histoire de la nautique égyp-

(1) *Sahure*ᶜ, II, p. 26; cf. aussi Sethe, *A. Z.*, XLV, p. 10.
(2) Pierre de Palerme, revers, l. 4, 1 (*Sahure*ᶜ, II, *loc. laud.*).
(3) *Sahure*ᶜ, II, p. 133.
(4) *Sahure*ᶜ, II, pl. III et p. 16 et 78.
(5) Cf. p. 462-463.
(6) Cf. p. 463, note 2.
(7) Cf. p. 464-465.
(8) Pour Assmann (*Sahure*ᶜ, II, p. 133), cette mission est purement commerciale, et l'expédition a pour but de ramener des esclaves de Syrie; Sethe (*ibid.*, p. 93) se demande si elle n'allait pas chercher aussi de l'argent dans ce pays.

tienne, en raison des différences qu'elles présentent avec les embarcations de même époque employées à la navigation fluviale. On peut noter d'abord que, sous beaucoup de rapports, elles ne se distinguent pas sensiblement de celles-ci [1]. D'une façon générale, le type pourrait en être appelé « type papyriforme dérivé », parce que, si leur coque, comme celle de toutes les barques papyriformes, élève franchement au-dessus de l'eau son étrave et son étambot [2], elle est en même temps immergée pour une partie qui représente 58 o/o de sa longueur totale [3], alors que la proportion, dans les barques papyriformes de type pur, est toujours inférieure à 50 o/o [4]. Cette particularité — qui se retrouve, au reste, quelque mille ans plus tard, dans les barques d'Hatshopsitou — s'explique par l'obligation qui s'imposait aux constructeurs égyptiens d'essayer de donner aux bateaux de mer une stabilité plus grande qu'aux autres. Même ainsi obtenue, d'ailleurs, cette stabilité était sans doute loin d'être parfaite; et la plus sûre garantie des Égyptiens à cet égard demeurait qu'ils devaient choisir, pour leurs expéditions maritimes, la meilleure saison de l'année, et ne jamais naviguer que le jour et par mer calme [5].

Aux deux tiers environ de sa hauteur, la muraille des barques de Sahureʿ est coupée, longitudinalement, par une ligne continue de croisillons figurant sans doute le mode d'attache d'un bastingage susceptible d'être rabattu [6]; il semble, nous l'avons vu, que cette technique ne soit pas spéciale aux barques de mer, et que les barques de rivière en fournissent, elles aussi, quelques exemples [7]. Comme dans celles-ci, en tout cas, le pont paraît être formé d'un cloisonnage

(1) Cf. fig. 183. — Les observations qui suivent sont empruntées, pour la plupart, à la magistrale étude consacrée à ces barques par Assmann (*Sahureʿ*, II, p. 133-161), et ne font même souvent que reproduire ou résumer les conclusions de ce travail.

(2) Cf. p. 271. — Étrave et étambot sont ici sensiblement égaux et symétriques (cf. p. 272), reproduisent un type très légèrement curviligne (cf. p. 276 et suiv.), et paraissent comporter des extrémités carrées (cf. p. 278).

(3) Assmann, *loc. cit.*, p. 134.

(4) Cf. p. 271.

(5) Assmann, p. 134. — A cette occasion, l'auteur explique par l'aversion que les Égyptiens auraient éprouvée pour les expéditions maritimes la rareté, dans les monuments qu'ils nous ont laissés, des représentations de bateaux de mer; c'étaient des Phéniciens, à son avis, qui devaient composer l'équipage de ces bateaux, non seulement à partir du moment où la Phénicie tomba sous la domination de l'Égypte, mais même dès les plus anciennes époques (Idem, p. 135). — Une telle hypothèse, à ce qu'il semble, est purement gratuite.

(6) Assmann y voit au contraire une bauquière (cf. p. 303), et Edgerton (*The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, XXXIX, 2, p. 130 et suiv.) un bordage cousu.

(7) Cf. p. 302 et p. 304, note 3.

d'éléments mobiles encastrés entre des baux non débordants [1]. De même, les rames sont du type connu à pale lancéolée [2], plus longues de manche seulement que les rames des barques de rivière, parce que la hauteur des murailles est ici plus considérable [3]; mais la façon de les suspendre à des estropes [4] et de les retenir par des sauvegardes [5] est tout à fait identique. Les deux temps de nage représentés paraissent être, d'une part, l'attaque, de l'autre, le mouvement intermédiaire entre la passe dans l'eau et le dégagé [6]. La direction est obtenue au moyen d'avirons de gouvernail ne comportant ni mâtereau d'étai ni barre de manœuvre, c'est-à-dire actionnés directement à la main. Nous avons observé que ce procédé devait être déjà passablement incommode quand on l'employait pour faire évoluer des barques de rivière présentant des dimensions un peu grandes [7]; il prend presque l'aspect d'une gageure, appliqué à des barques de mer, et implique, en tout cas, que celles-ci étaient relativement courtes [8].

La voile et les cordages ne sont pas visibles, le mât étant figuré « amené »; celui-ci est le haut mât-chèvre habituel [9], formé de deux fûts cylindriques

(1) Sur ce genre de pont, cf. p. 307 et suiv.

(2) Cf. p. 344, note 6.

(3) La pale, qui, dans les barques de Tî, par exemple, forme jusqu'à 41 o/o de la longueur totale
de la rame, ne représente ici que 28 o/o de cette longueur (Assmann, *op. cit.*, p. 142). — Quant
à la hauteur des murailles au-dessus de l'eau, Assmann l'évalue, prise au milieu de la coque, à 80
centimètres environ, par comparaison avec celle des hommes de l'équipage (*idem*, *idem*).

(4) Sur l'estrope, cf. p. 338-339.

(5) Sur la sauvegarde, cf. p. 339-341.

(6) Sur ces mouvements, cf. p. 319 et suiv. — On sait qu'Assmann veut faire du second un mode de nage spécial, caractérisé par une immersion continue de la pale (sur cette théorie, cf. p. 321 et suiv.).

(7) Cf. p. 390.

(8) Assmann (*op. cit.*, p. 142) aboutit, à ce point de vue, à la même conclusion, mais par une
voie un peu différente; s'il présume que les barques de Sahureʿ ne pouvaient être que de longueur
moyenne, c'est moins parce que les avirons de gouvernail en étaient maniés par les seuls poings
des barreurs (cette manœuvre lui semble aisément explicable) que parce que ces avirons sont au
nombre de trois seulement, alors que les grandes barques de rivière des tombeaux de Pehenouka
et de Tî en comportent jusqu'à cinq; c'est aussi parce qu'il en va de même, à cet égard, des rames
de nage, dont le nombre ne s'élève ici qu'à sept ou huit, au lieu de quinze et vingt-cinq dans ces
mêmes barques (sur cette question, cf. plus bas (**134**)). — De fait, si l'on applique à la détermi-
nation de la longueur des barques de Sahureʿ la méthode employée par Assmann pour en évaluer
la hauteur (cf. la note 3), on arrive à un chiffre de 10 ou 12 mètres environ. Malheureusement,
ces barques ne permettent pas de résoudre les problèmes que soulève la question tant du nombre
réel des rames de nage ou de gouvernail que de la disposition de ces rames sur les deux côtés du
bateau (cf. p. 315-317, et p. 389 et suiv.).

(9) Cf. p. 347 et suiv. — Ce mât, s'il était dressé, serait vraisemblablement planté à une dis-

réunis, à leur extrémité supérieure, par une tête recourbée du type en bec d'oiseau[1], et ceinturés, à la hauteur de leur point de jonction, par deux ligatures de cordes. Les traverses-échelons[2] débordent chacune les faces externes de ces fûts par deux saillies semi-circulaires percées d'un trou, lesquelles constituent autant de caps de mouton où s'attachaient les haubans, et par où passaient sans doute la drisse de vergue et les balancines[3]. Assmann a noté[4] qu'à l'époque de Sahureʿ ces caps de mouton sont encore disposés à une certaine distance les uns des autres, et descendent, le long des fûts, jusqu'à un niveau correspondant aux deux tiers ou à la moitié du mât, tandis qu'à partir du Nouvel Empire[5] ils se réunissent en haut du mât, dans les différentes ouvertures d'une pièce de bois perforée faisant office de calcet. Sous la XVIIIe dynastie, ce calcet de bois est remplacé par des œillères en corde, réparties des deux côtés de la tête du mât[6].


Fig. 186. — L'insigne spécial des quartiers-maîtres des bateaux de mer (? — *Sahureʿ*, II, pl. XI).

A défaut d'un prorète-sondeur, dont la présence ne se comprendrait pas à bord de bateaux de mer, ce sont des quartiers-maîtres placés à l'avant qui, dans les trois seules barques où ce détail puisse être vérifié[7], donnent les ordres nécessaires; ils sont munis, à cet effet, d'un court bâton de commandement, dont le manche est entouré de corde, et dont le haut reproduit l'aspect d'un bouton de papyrus[8] ou de nymphæa (fig. 186)[9]. A supposer que cette variété de bâton soit l'insigne spécial des quartiers-maîtres des bateaux de mer[10], ceux-ci

tance de l'avant correspondant à 32 o/o de la longueur de la barque; d'autre part, sa hauteur représente 66 o/o de cette longueur (Assmann, *op. cit.*, p. 148-149). Ces proportions sont tout à fait conformes à celles qu'on relève, à ce point de vue, dans les barques de rivière de la même époque (cf. p. 349).

(1) Cf. p. 356, note 6.

(2) Sur ces traverses-échelons, cf. p. 352 et suiv.

(3) Cf. p. 360, note 9, et p. 371, note 4. — Au contraire, dans les barques de rivière, les haubans paraissent avoir été attachés aux échelons eux-mêmes (cf. p. 360), et la drisse de vergue, ainsi que les balancines, passaient par des ouvertures ménagées non pas sur les côtés des fûts, mais dans la tête du mât (*idem*, p. 371).

(4) *Op. cit.*, p. 146.

(5) On les observe, à partir de cette date, dans les barques de rivière comme dans les autres.

(6) Assmann, *loc. laud.*

(7) *Sahureʿ*, II, pl. XI, barque de gauche du registre supérieur, et barques du registre inférieur. — Dans l'une de ces barques, le quartier-maître paraît être debout sur le câble de tension.

(8) *Sahureʿ*, II, p. 26 (Borchardt).

(9) *Ibid.*, p. 156 (Assmann).

(10) Idem, *ibid.* — Ces quartiers-maîtres sont appelés par Assmann «Deckofficiere» (*idem, idem*).

devaient s'en servir tout à fait de la même façon dont les quartiers-maîtres des bateaux de rivière se servaient de leur sceptre ou de leur massue [1]. Les rameurs leur tournant le dos, leurs gestes ne peuvent s'adresser qu'aux barreurs, chargés de transmettre ensuite aux intéressés les ordres que ces gestes signifient : peut-être aussi se contentent-ils, avec leur bâton, de donner la cadence des mouvements à exécuter, ces mouvements eux-mêmes étant commandés, non pas à la main, mais à la voix. Nous avons vu que ces divers modes de signalisation étaient également pratiqués, dans les barques de rivière, tant par le πρῳρεύς que par les quartiers-maîtres[2]. Nous avons vu aussi que le bâton, dans ces mêmes barques, était parfois remplacé par une élingue de corde qui remplissait les mêmes offices[3]; or, il semble bien qu'un quartier-maître d'une des barques de Sahureʿ devait précisément tenir dans sa main une élingue de ce genre[4]. D'ailleurs, le titre porté par un certain nombre de ces quartiers-maîtres[5], en permettant peut-être un rapprochement entre le signe , qui en constitue sans doute l'élément essentiel[6], et le signe *[7], qui représente vraisemblablement un instrument de signalisation[8], paraît bien confirmer que, dans les barques de mer comme dans les barques de rivière, c'est en effet au

(1) Sur ce sceptre et cette massue, cf. p. 406, note 7.

(2) Cf. p. 405 et suiv.

(3) Cf. p. 412 et suiv. — L'un de ces offices était de servir à corriger les hommes de l'équipage (cf. p. 413-414).

(4) Cf. Borchardt, *Sahureʿ*, II, p. 27.

(5) Sethe (*Sahureʿ*, II, p. 87) observe que ce mot, auquel on donnait jusqu'ici le sens de «caravane», et qui ne s'était encore rencontré que dans les titres et , a lui-même, en réalité, la valeur d'un titre, ainsi que le montrent pour la première fois ces légendes des barques de Sahureʿ. On s'explique mal, seulement, la traduction «Maat» proposée par Sethe pour ce titre, dont il fait lui-même l'apanage des «Schiffsoffiziere». Il se pourrait que le groupe — lequel représente sans doute un bras accompagné d'un instrument de signalisation (cf. les notes 7 et 8) — signifiât, en réalité, soit «signal», soit, plutôt, «celui qui donne le signal» (le sens «interprète» habituellement donné au mot — cf. Gardiner, *P. S. B. A.*, XXXVII, p. 117-125, et Jéquier, *ibid.*, p. 246-252 — paraît correspondre à une idée un peu analogue). Les titres et auraient alors le sens «chef des signaux» (ou «chef des signalisateurs»), d'où découlerait d'ailleurs assez naturellement celui de «chef d'expédition ou de caravane» (sur le titre , cf. Weill, dans *Sphinx*, X, p. 27-28 — et Jéquier, *ibid.*, XIV, p. 172 et suiv.). — Ces diverses acceptions, d'ailleurs, ne sauraient être proposées que sous réserves.

(6) Sethe (*loc. laud.*) en fait une sorte de tablier; Weill, au contraire, y voit un vase, et Jéquier une perle enfilée (cf. la discussion dans *Sphinx*, X, p. 27-28, et XIV, p. 172-176).

(7) Pour la forme exacte (?) de ce signe, cf. L., *D.*, II, 96.

(8) Cf. p. 438-439. — La description supposée de la *śt-t* , donnée dans ce passage, paraît s'appliquer assez bien aussi à l'.

moyen d'une corde ou d'une étoffe — ou de l'une et l'autre à la fois — que devait s'effectuer très souvent cette signalisation.

Enfin les légendes qui accompagnent les barques de Sahureʿ ne sont pas non plus très différentes, quant à leur nature, tout au moins, de celles qu'on relève dans les scènes de navigation fluviale : elles sont seulement moins riches encore en renseignements, puisque, si l'on fait abstraction des quelques titres appliqués çà et là à tels ou tels membres de l'équipage[1], elles se réduisent à un petit nombre de textes courant au-dessus de chacune des barques[2]. Ces textes sont assez comparables, à ce qu'il semble, à ceux qui reproduisent des conversations de matelots[3]. Quelques-uns ne font sans doute que traduire l'impression ressentie par ceux-ci, au moment du départ, à la vue d'une déesse dont la rencontre leur paraît être d'un bon augure pour la traversée[4]; les autres constituent des sortes de litanies que les matelots et les esclaves, heureusement arrivés en Égypte, récitent, au retour, devant le roi Sahureʿ, en élevant leurs mains vers lui[5].

Encore une fois, ces barques de mer, sur la plupart des points, se rapprochent donc beaucoup, on le voit, des barques de fleuve. — Mais, en même temps, elles se distinguent très nettement de celles-ci par un certain nombre de détails essentiels.

Le plus important, et qui frappe d'abord, est la présence d'un gros câble, tendu en forme d'arc[6] au-dessus de toute la longueur de chaque barque, et visiblement destiné à prévenir, en cas de gros temps, la rupture de l'étrave et de l'étambot (fig. 187). A cet effet, celui-ci et celle-là sont entourés, à une certaine distance de leur extrémité, par une ceinture de corde, à peu près aussi

(1) Ces titres sont les titres [hieroglyphs] (*Sahureʿ*, II, pl. XII — cf. p. 473) et ([hieroglyphs]) [hieroglyphs] (*ibid.*, pl. XI). — Sur le [hieroglyphs], cf. p. 124; Sethe (*op. cit.*, p. 86) en fait un «Untervorsteher des Schiffes».

(2) Ces légendes ne fournissent, en particulier, aucune indication touchant le nom ou la manœuvre de ces barques, et ne précisent pas le but du voyage.

(3) L'un d'eux — mais qui accompagne la représentation de l'embarcation royale (cf. p. 465, note 5) — contient même l'avertissement (?) ([hieroglyphs]) [hieroglyphs] ([hieroglyphs]) (*Sahureʿ*, II, pl. IX. — Sur cette formule et les formules similaires, cf. p. 453).

(4) Tel paraît être en effet le sens que Sethe (*op. cit.*, p. 86) donne aux deux textes de *Sahureʿ*, II, pl. XI. Ces textes sont ainsi conçus : 1° (registre supérieur) : [hieroglyphs] (Sethe traduit : «Eröffnet wird der Zustand mit gutem. Nofret sie kommt her zu Saꜣḥureʿ, dem Sohne des Re»); 2° (registre inférieur) : [hieroglyphs] (Sethe : «[▨ die Herrin des] Himmels sie kommt, indem wir gehen, sie gebe, dass wir gelobt werden»).

(5) *Sahureʿ*, II, pl. XII. — Pour la traduction de ces litanies, cf. Sethe, *op. cit.*, p. 87-88.

(6) Cette forme cintrée est obtenue au moyen de trois poteaux fourchus de hauteur inégale qui soutiennent le câble à intervalles réguliers.

épaisse, en apparence, que le câble lui-même. La ceinture d'avant[1] se termine, au-dessus du bord supérieur de la fargue, par deux yeux dans lesquels passait une poutre, fixée transversalement sur le gaillard d'avant, et du milieu de laquelle partait le câble de tension. L'autre extrémité de ce câble aboutissait sans doute à un niveau sensiblement plus bas; en effet, la ceinture de l'étambot, à

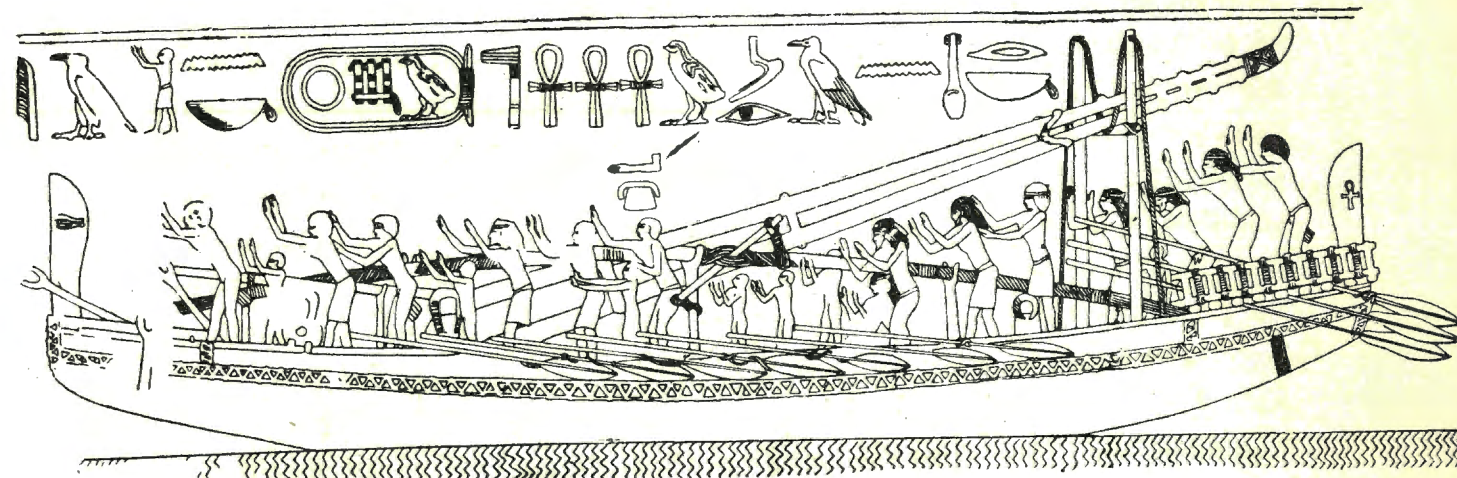


Fig. 187. — Détail de l'une des barques du temple funéraire de Sahureʿ (*Sahureʿ*, II, pl. XIII).

la différence de celle de l'étrave, ne dépasse pas le bastingage, mais paraît s'enfoncer sous ce dernier, à l'intérieur de la muraille[2] : il y a donc lieu de croire que le câble s'attachait ici à une poutre symétrique de celle de l'étrave, mais assujettie en dessous du gaillard d'arrière. Assmann[3] rapproche cette technique de celle d'une barque chypriote du viiᵉ siècle, aujourd'hui conservée au Musée de Vienne, et dans laquelle des poutres d'attache, parfaitement visibles, traversent précisément la coque juste au-dessous du bordage.

Ce câble de tension, nous l'avons vu, doit être distingué du câble de cintrage au moyen duquel, au cours de la construction des barques de fleuve — tout au moins de celles qui ne présentaient pas des dimensions trop considérables — on donnait aux deux extrémités de la coque la courbure requise[4]. Mais si la destination de l'un et l'autre de ces câbles était différente, tous deux étaient peut-être attachés[5], et devaient, en tout cas, être tendus suivant des procédés

(1) La description qui suit est empruntée, parfois presque textuellement, à Assmann (*Sahureʿ*, II, p. 140-141).

(2) *Sahureʿ*, II, pl. XI, et première barque du registre inférieur de la planche XII.

(3) *Op. cit.*, p. 140.

(4) Cf. p. 249-251.

(5) On ne voit pas, cependant, que l'attache du câble de cintrage ait nécessité l'emploi de

analogues. En ce qui concerne cette tension, Assmann[1] a établi, par l'examen des représentations du temple de Sahurê, qu'elle s'opérait de la façon suivante. On tordait le câble autour d'un trésillon qu'on enfonçait dans le milieu de son épaisseur, et qu'on assujettissait, après un nombre de tours suffisant, en attachant l'un de ses bouts au câble lui-même, et l'autre au plus haut des trois poteaux fourchus qui étayaient celui-ci[2]. Ce trésillon jouait ainsi le rôle du bâton, appelé «gaton», dont on se sert pour faciliter le commettage des gros cordages, — ou encore du tortoir de cordier, ou de cette «languette» avec laquelle on tend la scie en tendant la corde qui en réunit les montants. Ici encore, Assmann a pu établir des comparaisons avec certaines barques — modernes celles-là — de la côte de Malabar, dont les mâts sont attachés de façon semblable à un mâtereau d'étai.

Le même auteur observe que le câble de tension paraît être spécial, non seulement aux barques de mer — indépendamment des exemples tirés du monument funéraire de Sahurê, on ne l'a relevé, jusqu'à présent, que dans les barques d'Hatshopsitou[3] — mais encore à la marine antique. Après les Égyptiens, les Grecs l'ont en effet connu sous le nom d'*ὑπόζωμα*[4], et les Romains l'ont remplacé par une pièce de bois jouant le même rôle; mais il disparaît ensuite à peu près complètement, puisqu'on ne peut guère en rapprocher, dans les temps modernes, que le câble d'acier qui réunissait, au siècle dernier, l'avant et l'arrière de certains bateaux d'Amérique, et qui était soutenu, soit par des poteaux de fer, soit par un dispositif appelé «châssis à contre-fiches», composé d'un assemblage de supports métalliques affectant la forme d'un trapèze ou celle d'une parabole. De cette disparition presque totale d'un procédé couramment appliqué dans l'antiquité Assmann donne pour raison l'adoption, dans les bateaux mo-

ceintures passées sous les extrémités de la coque : les cordes dont la réunion constituait ce câble devaient bien plutôt être fixées directement à l'étrave et à l'étambot proprement dits (cf. p. 249).

[1] *Op. cit.*, p. 141 (cf. p. 475, note 1).

[2] Ce double mode d'attache est nettement visible dans la première barque du registre inférieur de *Sahurê*, II, pl. XII.

[3] *Deir el Bahari*, III, pl. LXXII-LXXV. — Il n'a pas échappé à Assmann que les deux barques de fleuve d'époque thébaine reproduites dans Wilkinson, II, fig. 407, paraissent faire exception à la règle. A la vérité, cet exemple n'est pas très concluant, car la représentation est assez confuse, et le câble figuré au-dessus de ces barques pourrait tout aussi bien être destiné à consolider la cargaison. Toutefois, la question reste douteuse.

[4] Sur l'*ὑπόζωμα* et les difficultés auxquelles prête l'interprétation de ce mot, cf. Breusing-Vars, *L'art nautique dans l'Antiquité*, p. 214 et suiv. — Le passage d'Apollonius de Rhodes, I, 367, et surtout le texte d'Isidore de Séville (*Orig.*, XIX, iv, 4) ne permettent guère de douter que ce cordage n'était autre que le câble de tension des bateaux de mer égyptiens.

dernes, de divers perfectionnements, tels que couples, vaigrages, ponts fermés, etc., qui ont rendu inutile, dans ces bateaux, l'emploi d'aucun mode auxiliaire de consolidation. En réalité, il semble que la présence, dans les barques de mer égyptiennes, d'un câble longitudinal de tension constitue au contraire une preuve — venant s'ajouter à beaucoup d'autres — que ces barques comportaient tout au moins des couples[1]. Assmann note que ce câble ne se distingue, en somme, du châssis à contre-fiches proprement dit qu'en ce qu'il ne protégeait pas l'embarcation contre une rupture se produisant par en bas. Mais, si les Égyptiens ont ainsi négligé de parer, par un dispositif complémentaire, à un danger de cette nature, ce ne peut être que parce que ce dispositif existait déjà, et que tout un système de couples écartait suffisamment ce danger. Bien plus, il est à croire que, sans ces couples, le câble de tension non seulement n'aurait pas empêché la rupture du fond, mais l'aurait même parfois provoquée, car l'action qu'il exerçait sur l'étrave et sur l'étambot aurait pu avoir pour résultat de cintrer démesurément, et, par conséquent, de distendre les murailles, que les baux, si solides qu'on les suppose, se seraient trouvés, la plupart du temps, tout à fait impuissants à maintenir.

On doit penser, en effet, que cette action du câble de tension sur les extrémités de la barque devait être très violente dans certains cas, ou très soudaine, et souvent les deux à la fois. Quelque prudente que s'efforçât toujours de demeurer leur navigation, lorsqu'ils s'aventuraient sur mer, les Égyptiens n'étaient cependant pas à l'abri de la houle et de ses surprises, des effets de rupture ou de dislocation que le rythme irrégulier des vagues, même par mer relativement calme, devait tendre sans cesse à produire sur la coque d'un flotteur aussi mal équilibré que l'était, par sa forme, le flotteur égyptien. Encore une fois, le câble de tension n'aurait pu que faciliter ce dangereux travail de la houle contre les murailles, si celles-ci n'avaient pas été consolidées et réunies au moyen de couples. Mais il n'aurait pas moins risqué d'aider à la destruction de l'étrave et de l'étambot eux-mêmes, si les constructeurs égyptiens n'avaient pris aussi leurs précautions à cet égard. L'une de ces précautions consistait, nous l'avons vu, à attacher les deux bouts du câble de tension, non pas à l'avant et à l'arrière proprement dits, mais à une poutre transversale fixée à une certaine distance de ceux-ci[2], c'est-à-dire dans une partie de la barque probablement plus large, et

[1] Assmann (*Sahurê*, II, p. 136 — cf. p. 286, note 4) est du nombre des auteurs qui estiment que les barques égyptiennes ne devaient jamais avoir ni couples, ni quille. — Sur cette discussion, cf. p. 286 et suiv. et 294 et suiv.

[2] Cf. p. 475.

présentant, par conséquent, une résistance plus grande que les extrémités. Il semble, en outre, que les ligatures de corde qui réunissent, par l'intermédiaire d'une étrave et d'un étambot de bois, les surfaces d'intersection des murailles, à l'avant et à l'arrière des barques de Sahureᶜ [1], répondent à une préoccupation analogue. Sans doute ces ligatures — qui n'ont été relevées, jusqu'à présent, que dans les barques de mer [2] — visent-elles avant tout, en assujettissant d'une façon à la fois plus solide et plus souple les extrémités de l'embarcation, à prémunir celles-ci contre la répercussion qu'aurait pu entraîner pour elles, les jours de gros temps, l'effort d'un câble de tension agissant par saccades trop fortes ou trop brusques sur les arbres transversaux auxquels il était fixé.

A côté de ces particularités de construction, on peut noter encore, dans les barques de Sahureᶜ, un certain nombre de détails moins caractéristiques, mais qui paraissent cependant devoir être expliqués, eux aussi, par le genre de navigation que ces barques avaient à effectuer. Par exemple, l'absence à peu près complète de cabines, tout au moins de ces grandes cabines qui occupent dans les barques de fleuve, à la même époque, la moitié ou les trois quarts de la longueur de l'embarcation [3], ne découle pas seulement ici de l'obligation de laisser une place aussi considérable que possible aux évolutions de la voile et à la manœuvre du mât [4], mais provient encore de ce que les marins égyptiens, qui passaient vraisemblablement toutes leurs nuits à terre, et, sans doute aussi, toutes les journées où il leur aurait paru dangereux ou simplement impru-

(1) Cf. p. 300. — S'il faut supposer que les barques de Sahureᶜ se terminent par des extrémités carrées (cf. p. 279), ces ligatures attacheraient alors les murailles latérales à la muraille transversale réunissant celles-ci, et, sans doute aussi, cette dernière muraille à l'étrave et à l'étambot proprement dits. L'effort fait pour obtenir une consolidation plus parfaite des extrémités reste visible dans tous les cas.

(2) Il est bien entendu qu'il ne s'agit ici que des ligatures attachant les murailles à l'avant et à l'arrière; quant à celles qui attachaient entre eux les éléments des murailles — à supposer que les Égyptiens aient véritablement connu ce mode d'attache, sur cette question, cf. p. 302 et suiv. — elles étaient employées aussi bien dans les barques de rivière que dans les barques de mer (*idem, idem*).

(3) Sur la cabine, cf. p. 254 et suiv. — Une seule des barques de Sahureᶜ (*Sahure*ᶜ, II, pl. XI, barque de gauche du registre supérieur) comporte une cabine; celle-ci, qui paraît d'assez petites dimensions, est édifiée devant les hommes de barre.

(4) Nous avons vu (cf. p. 264) que cette obligation s'imposait, d'une façon générale, dans toutes les barques à voile, et qu'elle y avait maintenu, pendant un temps plus long que dans les autres, la cabine de type réduit des époques antérieures; mais elle était ici d'autant plus impérieuse que la manœuvre du mât paraît avoir exigé, dans les barques de Sahureᶜ, un mécanisme assez compliqué et encombrant (cf. p. 483 et suiv.). Par ailleurs, le câble de tension constituait un obstacle de plus à l'installation d'une cabine de quelque importance.

dent de naviguer, ne devaient jamais demeurer bien longtemps à bord, et ne ressentaient guère, en conséquence, la nécessité de s'y abriter [1]. C'est encore cette même crainte de la mer [2] qui semble leur avoir fait prendre à la fois la précaution toute matérielle d'exhausser le bastingage d'avant, au moyen d'une sorte de fargue destinée à les garantir contre les paquets d'eau [3], et la précaution mystique de surmonter les extrémités de la barque de deux ornements verticaux en bois (?), respectivement dressés au-dessus de la proue et de la poupe comme une guibre et comme un aplustre, et dont le rôle protecteur ne saurait être mis en doute [4]. Outre que leur forme — laquelle reproduit assez exactement celle du couteau 𓌪 — symbolise peut-être déjà, à elle seule, les idées de défense, ces ornements sont en effet décorés, l'ornement d'avant, d'un œil, et celui d'arrière, du signe 𓎬. L'œil de proue, nous l'avons vu, est un fétiche très ancien [5], et dont les Égyptiens de toutes les époques, d'ailleurs, ont révéré la toute-puissance, puisqu'on le relève, ainsi que l'a rappelé Assmann [6], non seulement sur les modèles de barques funéraires ou mystiques du Moyen Empire, mais encore, au VIIᵉ siècle avant J.-C., sur une barque de guerre égyptienne décorant un vase trouvé en Étrurie [7]. Au contraire, la présence du signe 𓎬 sur un aplustre constitue un exemple jusqu'à présent unique : mais l'analogie de l'action protectrice exercée par ce signe et de celle que la croyance populaire attribuait à l'œil *wḏ3-t* n'a pas besoin d'être démontrée [8]. Il semble donc que,

(1) En ce qui concerne la cargaison que les Égyptiens pouvaient rapporter de leurs expéditions navales, comme ils auraient eu à craindre pour elle, s'ils l'avaient arrimée sur le pont, les dangers du tangage et du roulis, il est à présumer qu'ils l'enfermaient dans la profondeur de la cale.

(2) Cf. p. 470, note 5.

(3) *Sahure*ᶜ, II, pl. XI-XIII, et p. 135.

(4) Borchardt (*Sahure*ᶜ, II, p. 26) paraît faire de ces ornements un apanage exclusif des barques de mer; en réalité, on les retrouve dans la barque de fleuve figurée L., *D.*, II, 76 *e* (sur cette barque, cf. p. 489-490). Il est certain, en tout cas, que, sous la XVIIIᵉ dynastie, l'avant des barques d'Hatshopsitou (*Deir el Bahari*, III, pl. LXXII et suiv.) rappelle encore tout à fait, à ce point de vue, celui des barques de Sahureᶜ; sous la XXᵉ, Borchardt estime qu'il en était toujours de même : et c'est pourquoi, constatant que, dans la représentation de bataille navale du temple de Médinet Habou, les bateaux ennemis ont seuls l'avant surmonté d'un ornement vertical, il en infère que cette bataille a été soutenue contre des bateaux de mer par des barques du Nil, la lutte ayant dû alors avoir lieu dans une des embouchures du fleuve.

(5) Cf. p. 433, note 6.

(6) *Sahure*ᶜ, II, p. 138-139.

(7) On le retrouve également sur les bateaux de guerre gréco-romains, et aussi sur les jonques chinoises (*idem, idem*).

(8) Le rôle magique du lien 𓎬 est bien connu. C'est au moyen de ce lien que les dieux, par

si celui-ci était un talisman suffisant pour quiconque se contentait de naviguer sur le Nil ou sur les canaux, ce n'était pas trop de tous les deux pour triompher des dangers sans cesse renaissants qu'impliquait une expédition maritime. C'est pour une raison analogue que ces voyages sur mer comportaient seuls, suivant toute vraisemblance, des sacrifices propitiatoires ou d'actions de grâces, sacrifices dont les barques de Sahureʿ et quelques autres — qui, toutes, présentent ce caractère commun d'être des barques de mer — nous ont conservé les accessoires principaux, sous forme de pains d'offrande et de vases à libations, disposés à l'avant de l'embarcation [1].

Le dispositif à apparence de bastingage à claire-voie, qui se dresse verticalement au-dessus du plat-bord arrière des barques de Sahureʿ, a été interprété par Assmann comme une échelle mobile d'atterrissage, comparable à celles qu'on retrouve, deux mille ans plus tard, à l'arrière des plus anciens bateaux grecs peints sur des vases à figures noires [2]. De fait, l'hypothèse paraît très séduisante. Les traverses de bois de ces échelles d'atterrissage — échelles qu'il faut alors imaginer appuyées contre l'aplustre — débordaient le montant, du côté où l'échelle reposait sur le pont, par autant de têtes en forme de boules, et laissaient entre celui-ci et celui-là des vides livrant passage, pour certaines manœuvres, aux avirons de gouvernail [3]. Il est peut-être plus difficile d'expliquer pourquoi ces mêmes traverses alternent régulièrement avec des traverses de corde, attachées par les bouts aux deux montants; mais Assmann suppose très ingénieusement que ces cordes étaient destinées à prévenir les déformations que le travail du bois aurait pu, sous l'influence de la sécheresse, faire subir à l'échelle. Quoi qu'il en soit, ces échelles [4] ne sont, on le voit, que le prototype

exemple, transmettaient au roi le fluide sꜣ (cf. Moret, *Du caractère religieux de la royauté pharaonique*, p. 47 et 293).

[1] Dans les barques de fleuve, au contraire, on ne rencontre à cette place que le pain conique, lequel, au surplus, avait peut-être pour rôle, lui aussi, de conjurer le mauvais sort (sur cette discussion, cf. p. 420-422).

[2] Assmann, *loc. laud.*, p. 139-140 et fig. 14.

[3] Assmann (*loc. laud.*, p. 139) estime au contraire que c'est tout à fait au hasard que l'artiste a représenté l'aviron de gouvernail tantôt engagé sous l'échelle, et tantôt extérieur à celle-ci. En tout cas, c'est l'existence des vides ainsi ménagés entre les saillies des traverses qui lui paraît s'opposer à ce que ce pseudo-bastingage puisse être confondu avec un gaillard à claire-voie, du type de ceux qui sont édifiés à l'avant et à l'arrière des barques d'Hatshopsitou par exemple. En outre, le fait que ce bastingage, dans une des barques de Sahureʿ, déborde de façon assez sensible l'étambot constitue à cet égard un argument non moins convaincant (*idem, idem*).

[4] Il semble que le signe , dans sa forme primitive, n'en soit qu'une reproduction (cf. p. 514, note 3).

de ces escaliers d'atterrissage qu'on observe, sous la XVIIIᵉ dynastie, dans certaines barques d'El-Amarna [1]; bien qu'elles ne se soient rencontrées jusqu'ici que dans les barques de Sahureʿ, on ne saurait donc y voir avec certitude une des caractéristiques des bateaux de mer égyptiens [2].

On ne saurait dire non plus si l'absence de gaillards était de règle dans ces mêmes bateaux, à l'époque de la Vᵉ dynastie : on ne peut que constater que les deux châteaux qui surmontent l'avant et l'arrière des barques d'Hatshopsitou, et dont le premier paraît servir de poste de commandement au capitaine de ces barques [3], manquent à celles de Sahureʿ [4]. Au contraire, il se pourrait que l'attitude des rameurs fût ici intentionnelle. Ceux-ci exécutent en effet debout, non seulement le temps d'attaque, mais encore ce mouvement dans lequel Assmann a voulu reconnaître une nage par immersion continue de la pale, et qui semble bien plutôt correspondre au temps appelé «passe dans l'eau» [5]; il est donc permis de se demander si cette position debout n'était pas commandée aux rameurs nageant en mer par la hauteur des murailles, et si cette hauteur, en entraînant pour eux l'obligation de se servir de rames à manche plus long que celui des rames des barques de fleuve [6], ne leur imposait pas aussi celle d'agir de plus haut sur ce manche plus grand, de la même façon qu'on voit les barreurs agir d'ordinaire, pour la même raison, sur les avirons de gouvernail. En réalité, la question reste des plus obscures, d'abord parce que d'autres barques du monument funéraire de Sahureʿ nous montrent, sinon des rames, du moins des pagaies à manche aussi long que le manche des rames de mer manœuvrées par des hommes qui ne sont pas debout mais agenouillés (fig. 188) [7], — et aussi

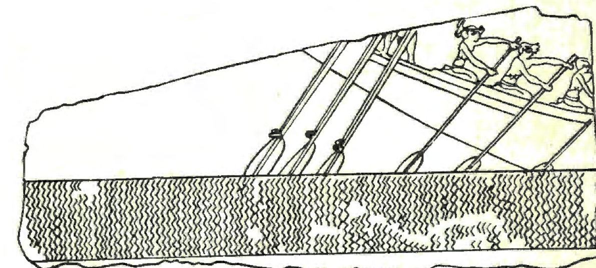


Fig. 188. — Fragment d'une barque à pagaies du temple funéraire de Sahureʿ (*Sahureʿ*, II, pl. XIV).

[1] Assmann, *Sahureʿ*, II, p. 140.

[2] Assmann en rapproche encore les échelles à trois montants qu'on relève dans une barque solaire du sarcophage de Pe-dw-Ist à Berlin, et qui sont ordinairement considérées comme des symboles mystiques (*idem, idem*).

[3] *Deir el Bahari*, pl. LXXIV.

[4] Cf. Borchardt, *Sahureʿ*, II, p. 26, et plus haut, p. 480, note 3. — Sur la façon dont paraissent être donnés les ordres dans les barques de Sahureʿ, cf. p. 472-474.

[5] Cf. p. 321 et suiv., et p. 471, note 6.

[6] Cf. p. 471 (et note 3 de la page).

[7] *Sahureʿ*, II, pl. XIV.

parce que, si le second des temps représentés dans la scène de nage de Sahure‘ est bien la passe dans l'eau, c'est-à-dire le temps intermédiaire entre l'attaque et le dégagé, il est fort possible que la phase initiale de ce temps — phase qui comporte, non pas la position assise, comme le dégagé, mais seulement l'inclinaison du corps en arrière [1] — soit seule reproduite ici.

On peut même supposer que si elle est seule reproduite, avec l'attaque, c'est parce qu'elle résumait réellement, avec celle-ci, la seule nage de mer pratiquée par les Égyptiens. Assmann ramène cette nage à deux mouvements de faible amplitude accomplis successivement en arrière et en avant par une pale continuellement sous l'eau; nous avons vu que cette immersion continue n'est rien moins que prouvée [2], mais il est certain, au contraire, que ces deux mouvements extrêmes paraissent n'impliquer en effet qu'un déplacement peu considérable de la rame. Dès lors, il se pourrait très bien qu'ils n'eussent pas été suivis, dans la pratique, d'un dégagé proprement dit, exécuté à fond par le corps franchement rejeté en arrière, — en d'autres termes, que la rame des bateaux de mer égyptiens ne décrivît jamais que des mouvements assez courts, destinés bien moins à faire avancer l'embarcation qu'à lui permettre d'exécuter des évolutions restreintes. Rien ne prouve que, sous la Ve dynastie, la nage en mer fût encore d'une pratique très courante en Égypte : si elle l'avait été, on s'expliquerait difficilement, étant donné qu'elle exigeait un effort beaucoup plus considérable que la nage en rivière, comment les barques de Sahure‘, même en les imaginant plus courtes que la plupart des barques fluviales de voyage figurées dans les mastabas, peuvent comporter un moins grand nombre de rameurs que celles-ci [3]. En sorte qu'on en vient à se demander — bien que l'hypothèse soit un peu déconcertante d'abord, et demeure jusqu'ici impossible à contrôler — si les Égyptiens de cette époque, lorsqu'ils naviguaient sur mer, ne réservaient pas les avirons de nage pour des manœuvres secondaires, dans les cas où il s'agissait, par exemple, d'appuyer l'action des avirons de gouvernail, ou bien encore de quitter le rivage ou d'y aborder.

Ce serait alors la voile qui aurait assuré la propulsion véritable; bien qu'elle soit toujours «amenée» dans ces barques de Sahure‘ — lesquelles, nous l'avons vu, sont représentées au moment du départ et à celui du retour — on peut, d'ailleurs, juger de son importance par celle du mât auquel elle était attachée. Ce mât, qui est lui-même figuré démonté, a beau ne pas se différencier, par ses caractéristiques essentielles, des mâts des barques de fleuve [4], il est visible

(1) Cf. p. 320 et 326. — (2) Cf. p. 322. — (3) Cf. p. 471, note 8. — (4) Cf. p. 471-472.

qu'il joue ici un rôle beaucoup plus considérable que dans ces barques : l'on s'en apercevrait déjà à la complexité des dispositifs que nécessitait sa manœuvre. Le plus apparent de ces dispositifs est un haut portique en bois, dressé sur le pont au niveau de la naissance de l'étambot, et fait de deux montants verticaux réunis, aux deux tiers environ de leur hauteur, par une traverse horizontale [1]. Lorsqu'on abaissait le mât, cette traverse avait pour effet de l'arrêter au milieu de sa descente [2], et de le maintenir, par conséquent, dans une position oblique; il devait être si lourd, en effet, qu'on n'aurait pu songer, comme dans les bateaux de rivière, à le coucher horizontalement sur des poteaux fourchus [3], et qu'on ne l'abaissait sans doute jamais entièrement, de façon à n'avoir pas à l'élever de toute sa hauteur lorsqu'on voulait le dresser à nouveau. — Cette même pesanteur était cause aussi qu'au lieu de le monter et de l'«amener» rien qu'avec les mains [4], on était obligé d'utiliser, pour l'une et l'autre de ces deux opérations, un appareil assez singulier, lequel, tout comme le portique d'arrêt [5], ne semble pas avoir d'équivalent dans la nautique ancienne, et dont le mécanisme, pour cette raison, est des plus malaisés, non seulement à comprendre, mais même à décrire. Cet appareil, qui était installé sur l'étrave, paraît se composer de deux fourches en bois, plantées l'une tout à fait à l'avant de la barque — qu'elle a l'air de dépasser à la façon d'un beaupré très court, — l'autre à une certaine distance en arrière de la première. La fourche d'avant présente une obliquité si prononcée qu'elle est presque parallèle au pont; en outre, elle est assujettie dans celui-ci sans l'intermédiaire d'aucun support : la fourche d'arrière, un peu moins inclinée, est au contraire étayée (?) par une poutre légèrement en pente, elle-même supportée par deux poteaux fourchus, et à laquelle elle est attachée par un anneau de corde [6]. Ceci admis, voici, d'après Assmann [7], comment le système fonctionnait, lorsqu'on voulait dresser le mât :

(1) *Sahure‘*, II, pl. XII.

(2) Pour régler la vitesse de cette descente — laquelle s'effectuait en «filant» l'étai du mât, cf. p. 484 — on passait sous les fûts une corde qui traversait le haut des montants du portique, et dont les retombées étaient peut-être manœuvrées sur une traverse formant cabestan (cf. p. 486). — Une fois la descente terminée, on fixait sans doute les deux bouts de cette corde à l'intérieur des bordages (*Sahure‘*, II, pl. XII).

(3) Cf. p. 346, note 10, et p. 362, note 5. — Le mât démonté des barques de rivière pouvait aussi être couché sur le toit de la cabine (cf. p. 346, note 10, et p. 362, note 4); mais nous avons vu (cf. p. 478-479) que l'absence à peu près totale de cabines est une des caractéristiques des barques de mer à cette époque.

(4) Cf. p. 361-362.

(5) Assmann (*op. cit.*, p. 145) assimile ce portique d'arrêt à une potence («Galgen»).

(6) *Sahure‘*, II, pl. XI-XIII.

Nous venons de voir que ce mât, à cause de son poids, n'était jamais tout à fait «amené», mais qu'on se contentait de le coucher plus ou moins obliquement entre les montants d'un portique. Dans cette position, l'angle formé par le mât et l'étai — corde tout indiquée ici pour servir au halage — aurait été trop aigu pour qu'on pût élever complètement celui-là rien qu'en tirant sur celui-ci. Pour remédier à cet inconvénient, on élargissait cet angle, d'une part, en fixant la tête de l'étai, non pas à l'extrémité supérieure du mât, mais sensiblement plus bas, à une sorte de collier en V, probablement fait de métal, qui ceinturait les deux fûts[1], — d'autre part, et surtout, en faisant passer le bout de l'étai par la ou les fourches disposées à l'avant de la barque. Ce dernier procédé avait pour effet, en élevant le point d'appui du cordage de traction, d'augmenter considérablement l'action de celui-ci : il est, on le voit, tout à fait analogue, en son principe, au procédé employé de nos jours pour dresser les cheminées mobiles des bateaux à vapeur, procédé qui consiste à placer, en avant de ces cheminées, un mâtereau plus bas, par le haut duquel passe le cordage servant à élever la cheminée. Assmann rappelle également que, dans certains bateaux de la Basse-Elbe, on enfonce à angle droit, dans la partie inférieure du mât, une fourche destinée à recevoir l'étai, celui-ci étant lui-même reçu ensuite, un peu en arrière, sur un cabestan qui, en le tirant, élève le mât. Le tout constitue un véritable levier coudé : en Égypte, à défaut de cabestan proprement dit, c'étaient des hommes qui, pour dresser le mât, tiraient l'étai à la main en arrière de la fourche (ou le «filaient» pour l'abaisser)[2]; mais le principe du système semble bien être le même.

Il resterait à expliquer pourquoi ce système comporte deux fourches, en particulier à préciser le rôle de la fourche plantée tout à fait à l'avant de la barque, et qui — sans doute à cause de sa très grande inclinaison[3] — n'est pas étançonnée comme l'autre. Assmann suppose soit que l'étai passait par toutes les deux, soit qu'on employait deux étais, passant chacun par l'une d'elles, ce qui permettait de tirer sur le mât avec une plus grande force. Il y a là, déjà, un point assez obscur. Une difficulté beaucoup plus sérieuse résulte de la présence, dans les barques de Sahureʿ, de trois objets ronds des plus singuliers[4], percés

[7] *de la page précéd. Sahureʿ*, II, p. 151-152. — Nous ne faisons, ici encore, que reproduire presque textuellement cet auteur (cf. p. 475, note 1).

[1] Cf. Assmann, *op. cit.*, p. 146.

[2] C'est sans doute pour cette raison que cette fourche était enfoncée obliquement dans le pont : elle résistait mieux ainsi à l'effort exercé sur elle pendant l'opération.

[3] Assmann, *op. cit.*, p. 152 (cf. la note précédente).

[4] Dans l'exposé qui va suivre, nous nous contenterons (cf. p. 483, note 7) de résumer la théo-

d'un trou et munis d'une corde de suspension (?), qui paraissent disposés à même le pont, et qui sont placés, les deux premiers entre l'avant de la barque et le pied du mât — sous le dispositif servant de soutien à l'une des fourches de passage de l'étai, — le troisième, plus petit, un peu en avant du portique d'arrêt du mât. Quelle est la signification de ces objets? Et ceux-ci, en admettant qu'il soit possible d'établir cette signification, sont-ils en rapport avec la manœuvre du mât, telle qu'elle vient d'être décrite? Assmann ne le pense pas, et interprète, en conséquence, les objets en question comme autant d'ancres, faites chacune d'une pierre dont l'ouverture livre passage à une corde enroulée autour d'une traverse de bois formant jas; il lui paraît très naturel, au surplus, puisque les barques de mer devaient être souvent obligées d'aborder sur des fonds rocheux, tandis que les barques de fleuve atterrissaient toujours dans l'argile ou le sable, que des pierres aient ainsi remplacé, dans celles-là, les poteaux de bois qui jouaient le rôle d'ancres dans celles-ci.

L'emploi des pierres d'ancre dans les barques de mer est d'autant plus vraisemblable qu'il paraît prouvé, en réalité, même dans les barques de fleuve[1] (où il ne devait pas exclure, d'ailleurs, celui des poteaux d'amarre, les deux modes d'arrêt n'étant nullement incompatibles)[2]; toutefois, l'interprétation d'Assmann soulève des objections assez nombreuses. On ne saurait s'arrêter longtemps à celles qui sont tirées, par exemple, du fait que ces ancres supposées manquent à l'une des barques de Sahureʿ[3], ou bien de ce que, dans la scène du retour, qui nous montre des bateaux au repos, elles sont figurées sur le pont, au lieu d'être immergées[4]; les artistes égyptiens n'y regardaient pas de si près. De même, la constatation que la pierre de ces ancres est peinte en jaune, couleur ordinairement réservée au bois dans ces représentations, ne saurait passer pour un argument bien convaincant; les règles relatives aux différences de coloration de la pierre et du bois ne sont rien moins que fixes à cette époque. C'est de cette constatation, cependant, que paraît être parti Borchardt[5] pour proposer des objets en discussion une explication entièrement différente de celle d'Assmann. Les pseudo-pierres d'ancre sont, à son avis, des poteaux de bois à tête ronde, cloués à l'intérieur du bordage; la corde qui passe par le trou de

rie d'Assmann et celle de Borchardt sur la question, telles que l'une et l'autre sont exposées ou reproduites par Assmann lui-même (*op. cit.*, p. 152-156).

[1] Cf. p. 414-417.

[2] Cf. p. 416.

[3] *Sahureʿ*, II, pl. XII, deuxième barque du registre supérieur (Assmann, *loc. laud.*, p. 153).

[4] *Sahureʿ*, II, pl. XII.

[5] *Sahureʿ*, II, p. 154-155.

chacun de ces poteaux est destinée à maintenir l'extrémité d'une traverse susceptible de se déplacer autour de la tête du poteau. Étant donné que le premier et le troisième objet diffèrent de celui du milieu, non seulement par leur dimension, mais encore par la forme de la traverse[1], on pourrait être tenté de les considérer à part, et de les expliquer alors comme des râteliers de cabillot[2]; Borchardt, cependant, ne s'arrête pas longtemps à cette supposition, d'abord parce que de tels râteliers ne seraient guère solides, et aussi parce que le râtelier d'avant se trouverait beaucoup trop près du pied du mât. Il incline donc plutôt à penser que l'ensemble des trois têtes de poteaux et des trois traverses figure un dispositif servant à dresser le mât. Dans ce dispositif — qu'il a reconstitué avec beaucoup d'ingéniosité (fig. 189) — la première et la troisième traverse jouent un rôle analogue à celui d'un cabestan. Sur la traverse d'arrière Borchardt imagine en effet qu'on enroulait les retombées de la corde qui soutenait le mât lorsque celui-ci, à demi amené, reposait obliquement entre les deux montants du portique d'arrêt[3]. Comme cette corde passait par deux trous ménagés dans la partie supérieure de ces montants[4], cette première opération avait pour effet, en amenant la corde à l'horizontalité, d'élever le mât lui-même à la hauteur du sommet du portique : la traverse d'avant permettait ensuite de continuer ce mouvement ascensionnel, grâce à d'autres cordes, celles-là attachées au mât, et sur lesquelles on tirait de la même façon, mais en sens inverse, c'est-à-dire d'avant en arrière. — En ce qui concerne la traverse du milieu, il est à présumer qu'elle était fixée à la base des deux fûts du mât, et qu'après avoir servi à celui-ci de pivot pendant la montée, elle lui servait de contrefort une fois cette montée terminée.

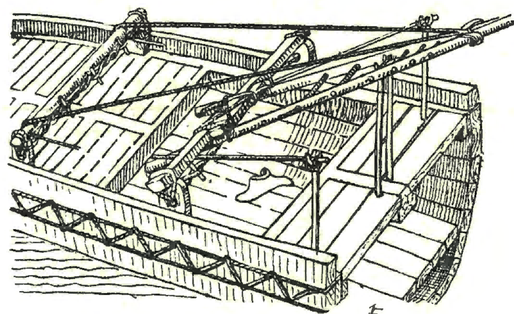


Fig. 189. — Reconstitution du dispositif servant, d'après Borchardt, à dresser le mât des barques de mer (*Sahure*ᶜ, II, fig. 18).

Assmann[5] a montré que cette explication se heurtait à de grandes difficultés,

[1] La section de cette traverse est semi-circulaire, au lieu qu'elle est rectangulaire dans l'objet du milieu.

[2] Le cabillot est une «cheville de bois... introduite dans un trou d'un râtelier placé contre le bord; elle sert à arrêter les manœuvres, qu'on tourne alternativement à sa tête et à son pied, afin de les maintenir dans une tension voulue» (Jal, *Glossaire nautique*, p. 373).

[3] Sur ce portique, cf. p. 483.

[4] Cf. p. 483, note 2.

[5] *Sahure*ᶜ, II, p. 155-156.

dont la moindre est la présence, au niveau d'un pont qui devait être déjà fort encombré, de trois traverses occupant toute la largeur de la barque. Ces traverses seraient, au surplus, en équilibre bien instable sur des poteaux à tête ronde : et, quant à ces soi-disant poteaux, ils sont en réalité figurés le plus souvent par des objets entièrement ronds, c'est-à-dire qui ne pourraient se terminer, à leur partie inférieure, que par un cou très mince, trop faible, par conséquent, pour se prêter, sans risquer de se rompre, à la manœuvre décrite par Borchardt. Enfin, pour l'exécution de cette manœuvre elle-même, la traverse d'avant, tout au moins, est assez mal placée, et se trouve beaucoup trop près de la base du mât. Sans doute un cabestan de ce genre aurait atténué les inconvénients résultant, pour une traction efficace de l'étai, de l'exiguïté de l'angle formé par cet étai et le mât[1]; il y aurait remédié, cependant, beaucoup moins complètement que les fourches élevées à cet effet à l'avant de l'embarcation[2], en sorte qu'il n'y a pas de raison de retirer à celles-ci leur office supposé pour l'attribuer — avec moins de vraisemblance encore — à celui-là.

La conclusion d'Assmann[3] est que la signification véritable de ces objets mystérieux, pierres d'ancre ou cabestans de halage, est encore à trouver. Il reste, du moins, que ces objets représentent une innovation de plus à ajouter à toutes celles dont les barques de Sahureᶜ nous offrent des exemples si précieux. Quelque difficulté que nous éprouvions à en saisir aujourd'hui la technique, toutes ces innovations — échelle de poupe, portique d'arrêt du mât amené, fourches de passage de l'étai servant à dresser ou à abaisser le mât, traverses-cabestans (?)[4] — correspondaient, très certainement, à autant de perfectionnements apportés à la manœuvre, et l'on a pu dire qu'à ce titre les barques de Sahureᶜ constituent l'une des bases sur lesquelles devra nécessairement être édifiée désormais toute histoire générale de la nautique[5]. Pour l'étude de la navigation égyptienne, en tout cas, on doit les considérer — avec les barques d'Hatshopsitou — comme les documents les plus importants que les représentations monumentales nous aient jamais livrés. Et cette importance ne se justifie pas seulement par celle des détails qui nous sont révélés ici pour la première fois : l'intérêt le plus grand de ces documents est peut-être, en nous montrant la façon dont les Égyptiens ont

[1] Cf. p. 484.

[2] Cf. p. 484.

[3] *Sahure*ᶜ, II, p. 156.

[4] Assmann (*op. cit.*, p. 161) ajoute à cette énumération les bordages cousus : mais ceux-ci ne paraissent pas, en réalité, être d'origine proprement égyptienne (cf. les exemples de bordages similaires cités p. 300 et suiv.).

[5] Assmann, *op. cit.*, p. 161.

su adapter à leurs barques de mer le type papyriforme des barques du Nil, de nous prouver une fois de plus que ce type était bien véritablement chez eux le type indigène du flotteur, puisqu'ils l'ont plié, en somme si facilement, aux conditions d'une navigation à laquelle il eût pu sembler d'abord qu'il était si mal approprié. En réalité, ils ont réussi à le maintenir assez exactement dans sa ligne générale; c'est dans le gabarit à peine modifié des barques de fleuve qu'ils se sont ingéniés à réaliser les améliorations de gréement nécessaires. A ce titre, on peut dire que si les barques de Sahureʿ ne sont pas les exemplaires les plus caractéristiques, en apparence, des embarcations égyptiennes de type papyriforme, elles en sont du moins les plus achevés, et qu'elles représentent véritablement le plein épanouissement de ce type à l'époque de l'Ancien Empire.

2° BARQUES NON PAPYRIFORMES.

En regard des barques papyriformes, le nombre de celles qu'il y a lieu de ranger dans une autre classe est extrêmement restreint. Au reste, le fait que ces barques ne présentent d'ordinaire d'autre caractère commun que celui de ne pas être papyriformes en effet, et peuvent affecter, par ailleurs, des formes assez diverses, suffirait déjà à prouver que l'usage n'a jamais dû en être très répandu sous l'Ancien Empire; l'on ne peut donc que se borner à signaler les quelques embarcations de cette catégorie qui se rencontrent dans les représentations.

La barque *Sʒt* du tombeau de Śndm-ib (= L., *D.*, II, 76 *e*). — Si le relèvement de l'étrave et de l'étambot constitue la caractéristique principale des barques papyriformes [1], la barque [hieroglyphs] du tombeau de [hieroglyphs], dont le plat-bord dessine, d'une des extrémités à l'autre, une ligne à peu près horizontale (fig. 190) [2], peut être considérée comme reproduisant le type exactement opposé. Mais avons-nous vraiment affaire ici à un type spécial, ou seulement au type habituel déformé? Étant donné que cette barque semble porter un sarcophage particulièrement lourd, accompagné de son couvercle, on est tenté de croire que c'est peut-être seulement la nécessité de donner la plus grande stabilité possible aux barques [hieroglyphs] — si ce terme, comme il est vraisemblable, sert à désigner, d'une façon générale, les barques de remorque utilisées pour le transport des très grosses charges [3] — qui obligeait les constructeurs de ces barques à abandonner exceptionnellement la coque «naqadienne» [4], aux formes élancées et fines, et à lui préférer une coque trapue et d'aspect massif, mais offrant l'avantage d'être beaucoup plus solide. Il est vrai que certains détails de construction rares (tels que la ligne zigzaguée qui figure sans doute un bastingage mobile ligaturé [5]), ou même assez

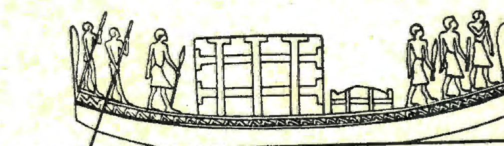


Fig. 190. — Barque non papyriforme du tombeau de Śndm-ib, Ve dynastie (L., *D.*, II, 76 *e*).

(1) Cf. p. 271. — Il résulte de ce relèvement que la surface d'immersion des barques papyriformes est assez faible comparativement à leur longueur (*idem, idem*).
(2) L., *D.*, II, 76 *e* (= Erman, *Ægypten*², fig. 245).
(3) Il se rattacherait alors à la racine [hieroglyphs] = *tirer* (cf. le mot [hieroglyphs], *cordeau*).
(4) Cf. p. 270-271.
(5) Cf. p. 304 et 470.

anormaux, à ce qu'il semble, lorsqu'il s'agit de barques de rivière (les ornements verticaux surmontant l'avant et l'arrière, par exemple)[1], pourraient indiquer, au contraire, que la barque du tombeau de correspond bien en réalité à un type particulier, essentiellement différent du type naqadien, et dans lequel il serait facile alors de retrouver une survivance affaiblie, mais suffisamment nette encore, du type «horien» de l'embarcation[2]. Survivance peut-être même intentionnelle, au surplus, si cette barque — comme le laisse supposer son nom[3], et comme on pourrait déjà l'induire, d'ailleurs, du fait même qu'elle en porte un[4] — est une des barques affectées au service du roi 'Issj[5] : nous avons vu que les barques royales, pour des raisons apparemment religieuses, sont celles où s'est conservé le plus longtemps le souvenir du flotteur horien[6]. Ces diverses hypothèses, toutefois, sont impossibles à vérifier; et l'on ne saurait déterminer avec une entière certitude la nature exacte de cette barque du tombeau de [7].

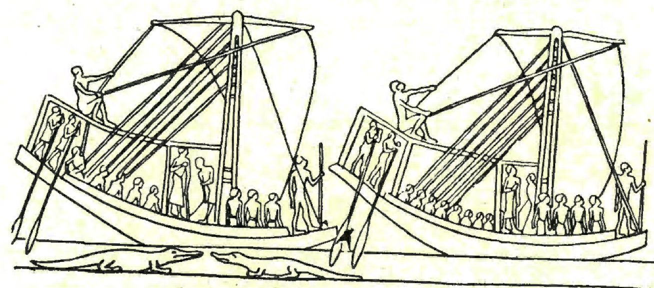


Fig. 191. — Barques à voile du tombeau de Wr-ḫww, Ve dynastie (L., *D.*, II, 43 *a*).

Les deux barques à voile du tombeau de Wr-ḫww (=L., *D.*, II, 43 *a*). — Deux barques de voyage à voile figurées dans celui de à Gizeh — c'est-à-dire appartenant, comme la barque précédente, à l'époque de la Ve dynastie — sont également assez déconcertantes (fig. 191). Ce n'est pas seulement parce que l'avant en est à peine incurvé, tandis que l'arrière se relève très fortement au-dessus de l'eau[8] : l'inégalité de hauteur de l'étrave et de l'étambot est un trait commun à un très grand nombre

[1] Cf. p. 479, note 4.
[2] Cf. p. 40.
[3] Elle s'appelle «Grande (est) la vaillance d''Issj».
[4] Les seules barques dont les inscriptions de cette époque nous aient jusqu'ici rendu les noms sont en effet des barques royales (cf. p. 140, note 5).
[5] Ce roi l'emploie ici à faire transporter un sarcophage dont il a fait présent à Śndm-ib (cf. Erman, *Ægypten*², p. 578).
[6] Cf. p. 143.
[7] Les trois personnages figurés debout à l'avant de cette barque portent respectivement les titres de (cf. p. 432, note 5), (cf. p. 431, note 8) et (cf. p. 433, note 8); derrière le sarcophage se tient l' (cf. p. 433, note 6).
[8] L., *D.*, II, 43 *a*.

d'embarcations égyptiennes, tant en bois qu'en papyrus[1]. Mais la dissymétrie de l'avant et de l'arrière donne à celles-ci un aspect des plus singuliers. Il est vrai que cette dissymétrie, elle aussi, s'observe dans beaucoup de barques égyptiennes[1]; toutefois, elle est ici poussée si loin que le gabarit lui-même s'en trouve essentiellement modifié, et que ces barques de ne sauraient véritablement être classées dans la catégorie des barques reproduisant, même de façon dérivée et lointaine, le type des embarcations de papyrus. L'étrave en est en effet si courte qu'elle fait à peine saillie hors de l'eau, et que le prorète debout à l'avant suffit à en occuper toute la partie en porte à faux. L'ensemble de la coque affecte ainsi la forme d'un arc dont le sommet coïnciderait à peu près avec le point de jonction de l'étambot et du niveau de l'eau; comme si le poids du mât et de la voile avait déplacé le centre de gravité du bateau, et fait basculer celui-ci en avant.

Les barques à voile du tombeau de Ḏ'w à Deir el-Gebrâwi. — Encore ces barques — qui ne présentent, par ailleurs, aucune autre anomalie de construction,

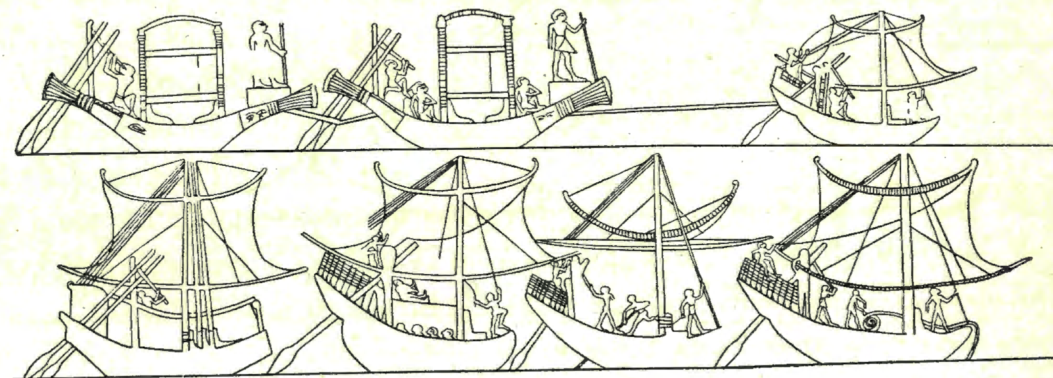


Fig. 192. — Les barques à voile du tombeau de Ḏ'w à Deir el-Gebrâwi, VIe dynastie (*Deir el Gebrawi*, II, pl. VII).

et qui comportent les détails de gréement habituels — conservent-elles ces extrémités effilées et fuyantes si caractéristiques, en général, des embarcations égyptiennes; il en va différemment d'un certain nombre d'autres, qu'on relève dans le tombeau de à Deir el-Gebrâwi, et sur lesquelles il convient de s'arrêter plus longuement, car elles comptent sans doute parmi les documents les plus importants que nous ait livrés cette nécropole. Il s'agit de cinq barques à voile, dont l'une remorque deux barques funéraires papyriformes et dont les quatre autres paraissent constituer l'escorte de la première (fig. 192)[2]. Bien

[1] Cf. p. 222, et p. 272-274. — [2] *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII (et p. 8-9).

que les coques des unes et des autres présentent entre elles des différences assez sensibles, on peut cependant les ramener toutes à un type commun, caractérisé par l'aspect très particulier des parties en surplomb au-dessus de l'eau : abstraction faite de l'étambot — lequel, dans tous ces exemples, sauf un, déborde largement l'arrière proprement dit[1], — ces parties en porte à faux affectent en effet une forme en cintre plus ou moins prononcée[2], qui donne à ces barques une apparence lourde et trapue, et rappelle de façon saisissante cette forme en sabot, si caractéristique du type auquel nous avons donné le nom de «horien»[3], type dont nous avons constaté qu'il avait été supplanté de bonne heure, à l'époque historique — sauf dans les barques de caractère religieux ou royal — par le type papyriforme ou «naqadien»[4].

Il y a là une première singularité : ce n'est pas la seule qu'on relève à propos des barques du tombeau de [hiéroglyphes]. Parmi les détails nouveaux que comportent ces barques, quelques-uns, il est vrai, correspondent à des modifications qui ne sauraient passer pour essentielles : la cabine d'arrière, par exemple, pour anormale qu'en paraisse la forme, n'est bien qu'une cabine, cependant, et qu'on peut, à ce titre, comparer avec l'annexe qui se rencontre de bonne heure, à la même place, dans un très grand nombre de barques de l'Ancien Empire[5]. Cette pseudo-annexe est seulement ici, le plus souvent, exclusive de toute cabine médiane[6] : en outre, au lieu d'être régulièrement ouverte[7], ou bien, comme dans certaines barques de transport, d'affecter le type dit «en niche à souffleur»[8], elle se présente, suivant les cas, sous la forme d'un haut édicule clos à toit bombé, ou sous celle d'une construction volante, faite d'un toit plat soutenu

(1) Cf. p. 280-281.

(2) A l'avant, la ligne de ce cintre se continue régulièrement, d'ordinaire, jusqu'à l'extrémité de l'étrave; dans un cas, cependant (dernière barque du registre inférieur), l'étrave est d'un type rectiligne (cf. p. 275) à section oblique formant avec la partie inférieure de la muraille un angle légèrement obtus (cf. p. 275, note 5, et p. 276, note 1).

(3) Cf. p. 40.

(4) Cf. p. 46 et suiv.

(5) Cf. p. 254 et 260.

(6) La cabine médiane n'apparaît que dans la troisième et, sans doute aussi, dans la quatrième barque du registre inférieur. — Dans ce dernier exemple, en effet, la double ligne incurvée qui relie la cabine d'arrière et le poteau à tête arrondie dressé sur l'extrémité de l'étrave paraît bien figurer la partie supérieure d'un de ces châssis cintrés sur lesquels on tendait le toit de la cabine et de ses annexes à l'époque de la Ve dynastie (cf. p. 256, note 7). Toutefois cette représentation reste douteuse.

(7) Cf. p. 254.

(8) Cf. p. 260.

par un grand nombre d'étais légers, et dont les retombées latérales ne descendent que jusqu'à mi-hauteur de ceux-ci. Le premier de ces deux types[1] s'applique peut-être à une cabine de harem[2] — laquelle serait alors plus hermétiquement close encore que celles qui sont reproduites, sous la XIIe dynastie, dans les hypogées de [hiéroglyphes] et de [hiéroglyphes] à Béni Hassan[3] —; l'autre construction, du haut de laquelle l'homme de voile manœuvre les bras de vergue[4], paraît n'être qu'une variante de la cabine annexe qu'on voit assez régulièrement utilisée de la même façon, dans les barques égyptiennes, à partir du milieu de la Ve dynastie[5]. — Quoi qu'il en soit, ces innovations, encore une fois, n'intéressent qu'un détail non essentiel, et sont plus apparentes que réelles. Il en est de même de la glène[6] dont un matelot d'une des barques de [hiéroglyphes] «file» les cueilles, et dont la partie déjà déroulée va se perdre sous l'eau[7]; cette manœuvre — représentée ici pour la première fois de façon si réaliste — a très certainement pour but de régler la descente, jusqu'au fond du fleuve, d'une pierre d'ancre destinée à arrêter l'embarcation[8]. Il semble bien, en effet, que toute cette scène nous montre des bateaux en train d'aborder. Le premier jette l'ancre, et se prépare sans doute à ferler sa voile; le second, en amenant la sienne prématurément, a trop amorti son erre, et ne possède plus la vitesse suffisante

(1) Registre inférieur, dernière barque.

(2) Cf. *Deir el Gebrawi*, II, p. 9.

(3) Dans ces cabines (*Beni Hasan*, I, pl. XVI; *ibid.*, pl. XXIX = L., *D.*, II, 126), des fenêtres pratiquées dans la partie supérieure du mur laissent voir les têtes des femmes; en outre, la cabine elle-même affecte une forme rectangulaire, et est richement décorée. — La comparaison s'impose d'autant plus, cependant, entre la représentation de Béni Hassan et celle de Deir el-Gebrâwi, que la barque de harem, au tombeau de [hiéroglyphes], est immédiatement précédée d'une autre barque, dans laquelle ont pris place, à ce qu'il semble, les enfants du défunt; or, au tombeau de [hiéroglyphes], la barque qui précède la barque de harem supposée transporte quatre personnages dont les têtes seules émergent au-dessus du bastingage, et qui pourraient très bien, eux aussi, figurer la famille du mort. Nous aurions ainsi la représentation, à deux époques différentes, du voyage à Abydos effectué par le défunt en compagnie de ses proches.

(4) *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII (avant-dernier registre, barque de droite, et les trois premières barques du dernier registre. — Dans tous ces exemples, la manœuvre des bras est indiquée assez sommairement).

(5) Cf. p. 383. — C'est parce que l'homme de voile, dans la barque de remorque du tombeau de [hiéroglyphes], est juché sur le haut de la cabine que celle-ci ne semble pas pouvoir être considérée comme une cabine de harem; autrement, l'ouverture (?) qu'on observe à la partie supérieure inciterait à un rapprochement avec les cabines de harem des barques de Béni Hassan (cf. la note 3).

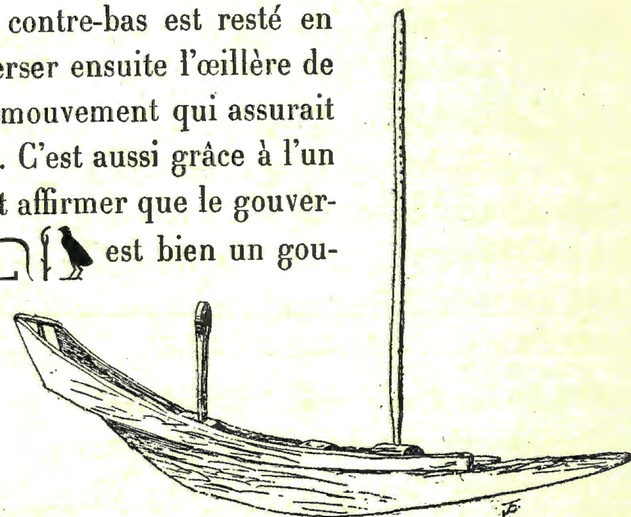
(6) Il faut, bien entendu, se représenter cette glène non pas verticale, mais posée à plat sur le pont.

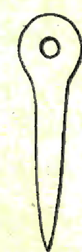
(7) *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII (première barque du dernier registre).

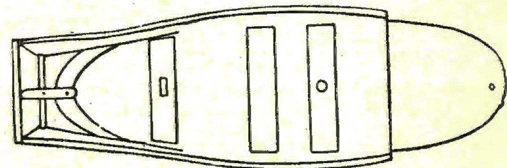
(8) Cf. p. 415-417.

pour atteindre le rivage, si bien qu'il est nécessaire de le faire avancer à la perche : les deux derniers, qui se trouvent plus loin du bord, naviguent encore avec leur voile déployée. En dernière analyse, nous avons affaire ici à un thème connu, développé seulement de façon inaccoutumée par l'adjonction de certains motifs particulièrement caractéristiques.

Au contraire, un certain nombre d'autres détails qu'on observe dans ces mêmes barques de Deir el-Gebrâwi paraissent représenter autant de modifications fondamentales apportées en Égypte, dès cette époque, à l'art de la navigation. La première de ces modifications concerne le gouvernail; elle intéresse toutes les barques à voile — sauf une — de la scène du tombeau de [hiéroglyphes], lesquelles diffèrent essentiellement, à ce point de vue, des deux barques funéraires remorquées par l'une d'elles. Alors que dans ces barques funéraires — comme aussi dans l'une des barques à voile — le barrage est obtenu, semble-t-il, au moyen de deux avirons latéraux actionnés simultanément par une seule barre [1], il est assuré, dans les quatre autres barques à voile, par un gouvernail axial unique. Il y a là, on le voit, une constatation des plus intéressantes, puisque les quelques exemples de barques ainsi gouvernées que nous avions pu relever jusqu'à présent n'étaient rien moins que certains [2], et se rapportaient pour la plupart, au surplus, à des avirons de barrage manœuvrés sans l'intermédiaire d'un mâtereau [3]. Pour la première fois, la représentation ne paraît prêter ici à aucun doute : en outre, le dispositif d'appui de la rame-gouvernail non seulement est très nettement figuré, mais présente toute l'importance et la solidité convenables. Ce dispositif se compose, suivant les cas, de deux forts mâtereaux accouplés, réunis par des traverses-échelons analogues à celles du mât-chèvre [4], ou bien d'un mâtereau à tête ronde, planté un peu en avant d'un poteau plus bas terminé par une fourche ou par une œillère [5]. Dans le premier cas, la rame-gouvernail passait entre les traverses, à une hauteur que les niveaux différents de celles-ci permettaient au barreur de varier à son gré; on obtenait le même résultat, dans le second cas [6], en attachant l'aviron à une distance plus ou moins grande de la tête du mâtereau : les modèles n[os] 4887 (fig. 193) et 4888 du Musée du Caire, dans lesquels le poteau en contre-bas est resté en place [1], montrent qu'il devait traverser ensuite l'œillère de ce poteau (fig. 194) [2], suivant un mouvement qui assurait à la manœuvre une grande stabilité. C'est aussi grâce à l'un de ces mêmes modèles [3] qu'on peut affirmer que le gouvernail des barques du tombeau de [hiéroglyphes] est bien un gouvernail axial. Ce modèle, en effet, ne soutient pas seulement la comparaison avec ces barques pour la manière dont l'aviron de barrage y pivotait dans l'ouverture d'un poteau à œillère; par la forme de son étambot largement débordant, il offre, en outre, avec elles une analogie tout à fait frappante [4], et qui permet d'induire que cet étambot devait être, dans celles-ci comme dans celui-là, utilisé de la même façon. Or, le fond de l'étambot rapporté du modèle du Caire est formé de deux traverses réunissant, par en haut et par en bas, les extrémités du bastingage prolongé; et ces traverses ne sont elles-mêmes réunies l'une à l'autre et à l'étambot proprement dit que par une mince planchette, laissant entre elle et les murailles deux cavités correspondant chacune à la moitié de la largeur du fond (fig. 195) [5] : il est évident que ces cavités n'étaient


Fig. 193. — Modèle de barque (n° 4887) dans lequel on voit encore en place le poteau à œillère destiné à laisser passer un gouvernail axial unique — Meir, tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam — (Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIV).


Fig. 194. — Détail du poteau à œillère du modèle n° 4887 de Meir (cf. la figure 193) : Reisner, *Models*, fig. 207.


Fig. 195. — Vue en plan du modèle n° 4887 de Meir (cf. la figure 193) : Reisner, *Models of Ships and Boats*, fig. 205.

(1) Sur cette manœuvre, cf. p. 401-402.

(2) Cf. p. 393, note 6, 396, note 3, et 401, note 4.

(3) Cf. cependant L., *D.*, II, 104 *b* (cf. p. 396, notes 1 et 2).

(4) *Deir el Gebrawi*, II, pl. VII (la barque à voile de l'avant-dernier registre).

(5) *Idem, idem* (les trois premières barques du dernier registre. — La représentation, très nette dans la troisième barque, permet de comprendre celles des deux autres, lesquelles le sont beaucoup moins).

(6) Dans tous ces exemples, la rame-gouvernail est actionnée par une barre : nous avons vu en effet (cf. p. 398) que la barre est devenue d'un usage courant à partir de la V[e] dynastie. Elle est ici, le plus souvent, du type oblique non débordant (cf. p. 400); le barreur la manœuvre du pont, sur lequel il est figuré debout ou à genoux : dans la barque qui comporte une cabine médiane (cf. p. 492, note 6) il est assis sur le toit de cette cabine.

(1) Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIV et XV, et fig. 207 (cf. p. 396, note 2).

(2) Il s'appuyait évidemment sur la fourche du poteau, lorsque celui-ci ne se terminait pas par une œillère.

(3) Reisner, n° 4887.

(4) Le rapprochement s'impose, en particulier, avec la première barque de chacun des deux registres.

(5) Reisner, *Models of Ships and Boats*, pl. XIV et fig. 205.

ménagées que pour livrer passage à l'aviron de gouvernail [1], et l'on doit admettre qu'il en était de même dans les barques de Deir el-Gebrâwi, où l'obligation de figurer l'embarcation de profil a seule empêché le sculpteur de rendre sensible ce système de barrage.

Il a très fidèlement reproduit, en revanche, une autre innovation, non moins essentielle, et qui intéresse, ici encore, quatre des cinq barques représentées. Pour la première fois — tout au moins pour la première fois depuis l'époque préhistorique [2] — le mât-chèvre [3], dans ces barques, est remplacé par un mât à fût unique, dont le pied est fixé au pont par un cornet assez analogue à ceux qu'on voit déjà, dans un modèle du Musée du Caire [4], étayer à leur base les deux montants du mât-chèvre [5]; pour la première fois aussi [6], la voile, au lieu de descendre jusqu'au niveau du pont, et d'être plus haute que large [7], s'arrête un peu au-dessous de la moitié du mât et présente une largeur plus grande que sa hauteur [8]. Ces modifications profondes apportées à la mâture et au gréement en entraînent elles-mêmes quelques autres. L'équilibre du mât, plus difficile à assurer ici que dans les barques à mât double, est maintenu, en avant, par l'étai habituel, en arrière, par cinq ou six cordages tendus de la tête du mât à l'extrémité de l'étambot, dans lesquels, par conséquent, il ne faut peut-être plus voir des haubans [9], mais qui paraissent bien constituer, eux aussi, autant d'étais proprement dits [10]. D'autre part, c'est sans doute à l'augmentation de la largeur

(1) Si cet aviron, dans le modèle n° 4888 (Reisner, *op. cit.*, pl. XV), ne traversait pas ainsi un étambot rapporté aujourd'hui disparu, on doit supposer qu'il était fixé à l'arrière, dans l'axe de l'embarcation. On remarque de chaque côté de cet axe, à cet endroit du plat-bord, une série de trous dans l'un desquels passe encore un bout de corde (Reisner, *idem*, fig. 209 et 210); peut-être enfonçait-on dans quelques-uns de ces trous des chevilles de bois ou de métal, entre lesquelles l'aviron de gouvernail pouvait jouer comme entre autant de tolets.

(2) Cf. p. 44, note 4, et p. 66.

(3) Sur le mât-chèvre, cf. p. 347 et suiv.

(4) Reisner, *op. cit.*, modèle n° 4808 (cf. p. 351).

(5) Sur ce cornet, cf. p. 351-352. — Au lieu d'être du type en sabot (*idem, idem*), il paraît affecter plutôt ici la forme d'une équerre. Les cordes qui attachaient celle-ci au mât sont visibles dans l'une des barques.

(6) Cf. la note 2.

(7) Cf. p. 364.

(8) Ce type de voile s'observe dans les cinq barques.

(9) Cf. p. 359.

(10) Il est vrai que les barques modernes ne comportent jamais plus de deux étais; il faudrait admettre, en outre, que le mât, dans ces barques de Deir el-Gebrâwi, est privé de haubans, c'est-à-dire de tout appui latéral. On est toujours ramené à cette idée que les Égyptiens, en multipliant ainsi, dans leurs représentations de barques, les cordes réunissant le mât et l'arrière, ont seulement voulu figurer, de la façon la plus générale, à la fois les étais et les haubans (cf. p. 359).

de la voile qu'il convient d'attribuer la forme nouvelle donnée aux vergues. Celles-ci, étant nécessairement plus longues que dans les barques à voile haute, ne pouvaient plus être constituées, comme dans ces dernières, par des poutres horizontales faites d'une seule pièce [1]; pour que de telles poutres offrissent une solidité suffisante il aurait fallu, en effet, qu'elles fussent extrêmement épaisses, et leur poids considérable en eût alors rendu la manœuvre pratiquement impossible. C'est pourquoi l'apparition, dans les barques de , des premières voiles larges coïncide avec celle des premières antennes incurvées; la nécessité d'attacher ces voiles à des supports à la fois résistants et légers ne pouvait manquer de conduire les Égyptiens à remplacer déjà, dans ces barques, la lourde vergue droite de l'époque antérieure — vergue dont les extrémités, tout au plus, étaient quelquefois relevées [2] — par ce type, beaucoup plus mince et de forme cintrée, qu'on trouve exclusivement employé à partir du Moyen Empire. Il se présente ici sous l'apparence d'un arc, dont la courbure, parfois très accusée, est toujours moins forte dans la vergue inférieure que dans l'autre. Celle-ci et celle-là, à s'en tenir à la représentation, sont toutes les deux concaves (fig. 196), au lieu d'être, l'une concave et l'autre convexe, comme on l'observe habituellement à l'époque thébaine. Pour le surplus, l'analogie paraît complète avec les barques de la Ve dynastie. Les hachures parallèles qui soulignent certaines des vergues figurent sans doute des rabans, retenant la voile sur toute la longueur de la vergue [3]. Les cordages de manœuvre des vergues et de la voile sont vraisemblablement les mêmes, eux aussi. Il est vrai qu'ils ne comportent aucun étrier, au moins apparent [4], ni aucun dispositif d'attache ou de passage; on peut les reconnaître, cependant, ou les deviner à travers les incertitudes d'un dessin des plus simplifiés à cet égard : balancines [5],

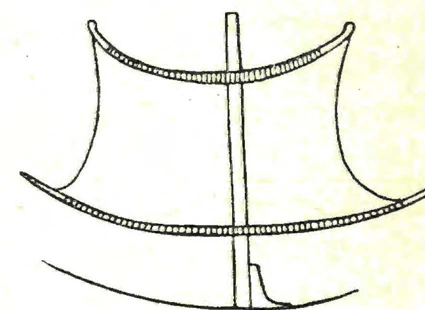


Fig. 196. — Voile à antennes incurvées des barques du tombeau de D'w (*Deir el Gebrawi*, II, pl. VII).

(1) Cf. p. 366. — Il eût été bien difficile, d'autre part, d'obtenir une vergue quelque peu solide en utilisant, au lieu d'une poutre horizontale unique, deux poutres plus petites assemblées au moyen de mortaises.

(2) Cf. p. 366-367.

(3) Cf. p. 376-377.

(4) *Idem*, p. 367 et 370.

(5) Première barque de l'avant-dernier registre (cf. p. 368, et notes 1 et 2 de la page).

fausses balancines[1], drisse[2] et bras de vergue[3] sont très suffisamment visibles, assez, en tout cas, pour qu'on puisse les apparenter aux mêmes détails de gréement figurés dans les représentations de l'âge précédent.

En résumé, les barques du tombeau de [hiéroglyphes][4] doivent être considérées comme des spécimens tout à fait caractéristiques d'un type naval de transition qu'on voit apparaître vers la fin de l'Ancien Empire, et qui, à côté d'éléments empruntés au type habituel des IVe-VIe dynasties, en comporte d'autres — coque trapue à grande surface tangentielle et à extrémités peu ou pas fuyantes, gouvernail axial, mât à fût unique, voile plus large que haute, vergues cintrées — qu'on ne rencontre au contraire de façon constante qu'à partir de la première époque thébaine. A ce point de vue, cette représentation de Deir el-Gebrâwi est d'autant plus significative qu'elle nous montre, naviguant à la suite (?) des quatre barques à voile que nous venons d'étudier, une autre barque dont la voile large est encore supportée par un mât-chèvre[5], c'est-à-dire qui réunit

[1] Première (et deuxième ?) barques du dernier registre (cf. p. 370).

[2] Troisième barque du dernier registre (?) — (cf. p. 368).

[3] Première barque de l'avant-dernier registre, et les trois premières barques du dernier registre (cf. p. 379 et suiv.).

[4] On pourrait y joindre encore la barque à voile du tombeau d'Apii publiée par Jéquier dans *B. I. F. A. O.*, IX, pl. III.

[5] Ce mât-chèvre est ici composé, non pas de deux, mais de trois fûts (fig. 197, *a*). Il faut sans doute imaginer que le troisième est planté en avant des deux autres, dans l'axe longitudinal de la barque; c'est ainsi, en tout cas, que sont disposés les éléments du mât, également à trois montants, de certaines barques de Java (fig. 197, *b*) et des Célèbes, barques reproduites par Paris (*Construction navale*, pl. 95-96), et qu'Assmann, le premier (*Sahureʿ*, II, p. 147), a rapprochées de la barque à mât trilitère de la tombe de [hiéroglyphes].

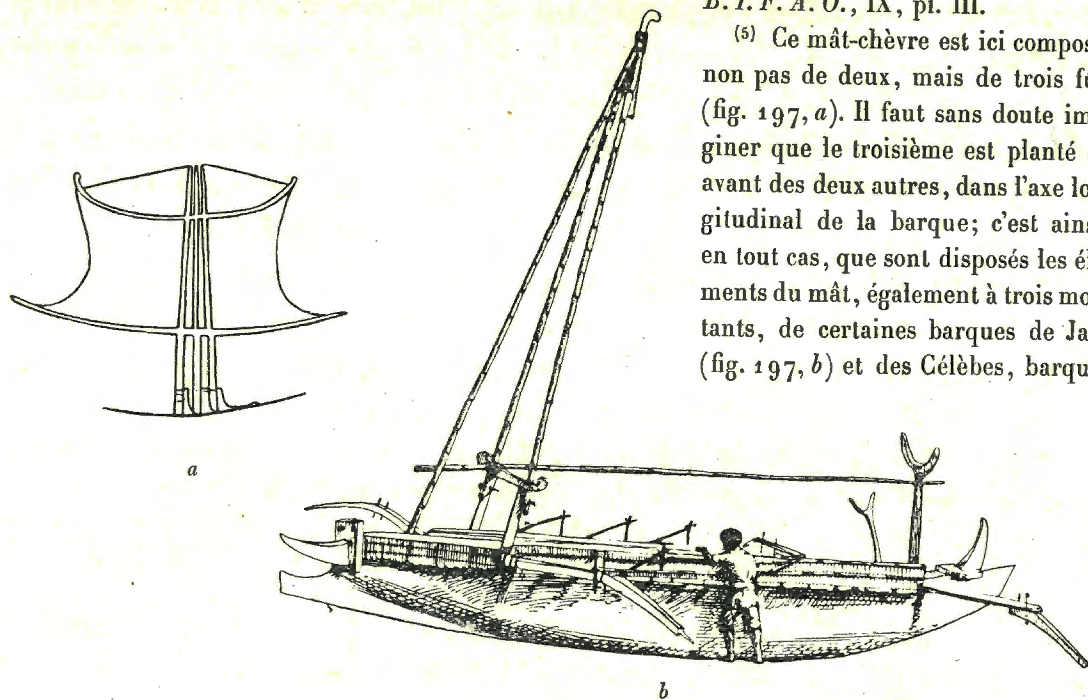


Fig. 197. — *a*) Mât-chèvre à trois fûts d'une des barques du tombeau de Dʿw (*Deir el Gebrawi*, II, pl. VII); *b*) Mât-chèvre à trois fûts d'une barque de Java (Paris, *Construction navale...*, pl. 95).

deux détails paraissant être devenus, par la suite, toujours exclusifs l'un de l'autre. Ce ne sont pas là, au surplus, les seuls exemples qu'on puisse relever, à la même époque, de disparates de ce genre : une barque à voile d'une autre tombe de Deir el-Gebrâwi réalise cette même alliance d'un mât à fûts multiples et d'une voile plus large que haute, ne descendant guère au-dessous de la moitié de ce mât (fig. 198)[1].

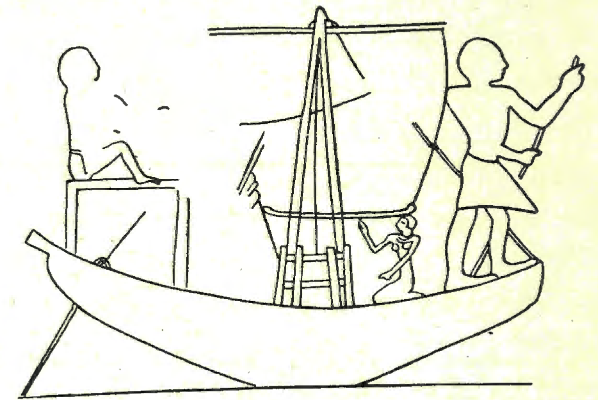


Fig. 198. — Mât-chèvre portant une voile plus large que haute (*Deir el Gebrawi*, II, pl. XX).

Il convient d'observer que, de ces éléments nouveaux qui viennent ainsi s'ajouter, dans les barques de Deir el-Gebrâwi, aux éléments anciens, un très petit nombre seulement constituent des innovations à proprement parler. Ce n'est le cas, croyons-nous, que pour la vergue cintrée, dont on chercherait vainement l'équivalent dans n'importe quelle représentation d'époque antérieure; toutes les autres particularités qu'on relève dans ces barques ne semblent apparaître ici pour la première fois que parce qu'elles avaient disparu depuis si longtemps, dans la nautique égyptienne, qu'on croit tout d'abord les découvrir alors qu'on ne fait que les retrouver. Le fait n'a pas besoin d'être démontré pour la coque, dont la forme caractéristique évoque immédiatement le type en sabot de certaines barques de l'époque thinite[2]; mais, quand on étudie de plus près ces barques de Deir el-Gebrâwi, on se convainc que leur gouvernail axial, formé d'une rame unique actionnée par une barre et attachée à un mâtereau, n'est au fond que la rame-gouvernail, vraisemblablement manœuvrée de la même façon, qu'on observait déjà dans une des barques de la grande fresque d'Hiérakonpolis[3] : et quant à leur voile plus large que haute, ne descendant qu'à

[1] *Deir el Gebrawi*, II, pl. XX (tombeau de [hiéroglyphes]); cf. p. 352, note 3, et 363, note 3. — Le mât ne comporte ici que les deux montants habituels; sur la façon dont la base de ces montants est assujettie au pont, cf. p. 352, note 1.

La voile des deux barques de la même tombe reproduites *Deir el Gebrawi*, pl. XIX, paraît être une voile triangulaire, c'est-à-dire affecte une forme qui n'a dû être employée en Égypte que d'une façon tout à fait exceptionnelle (cf. p. 364-365).

[2] Cf. p. 71 et suiv.

[3] *Hierakonpolis*, II, pl. LXXV et LXXVII; cf. p. 36-37.

mi-hauteur ou aux deux tiers du mât à un seul fût, elle est tout à fait comparable à celle de la barque qui décore le vase — d'époque hiéracopolitaine, lui aussi — conservé au British Museum [1].

Ces analogies sont d'autant plus singulières que la période à laquelle appartient la grande fresque d'Hiérakonpolis constitue, nous l'avons vu, une période de transition — intermédiaire entre les périodes préhistorique et prédynastique — pendant laquelle l'art primitif égyptien semble refléter la double influence des civilisations naqadienne et horienne en lutte l'une contre l'autre [2]; nous avons vu également qu'en ce qui concerne la navigation cette lutte s'est terminée par la victoire de la première de ces deux civilisations, puisque, par la suite, le type horien du flotteur n'a jamais réussi qu'exceptionnellement, et dans des circonstances spéciales, à détrôner le type naqadien [3]. D'autre part, puisque ce n'est pas seulement la coque en sabot qui disparaît ainsi, en fait, à partir de l'époque historique, mais que la voile large et le gouvernail unique, eux aussi, sont respectivement remplacés, dès cette même époque, celui-ci par les rames-gouvernails multiples [4], celle-là par la haute voile étroite descendant jusqu'au niveau du pont [5], on est en droit d'en conclure que cette voile large et ce gouvernail unique représentaient un détail de gréement et un appareil de manœuvre d'origines également horiennes.

Mais alors, et s'il en est ainsi, leur réapparition soudaine, en même temps que celle de la coque ronde, dans certaines barques figurées à Deir el-Gebrâwi à côté d'autres barques continuant au contraire, à cet égard, la tradition courante de l'Ancien Empire semblerait indiquer, d'abord que la période à laquelle remonte cette nécropole — c'est-à-dire, vraisemblablement, la fin de la VI[e] dynastie [6] — marque, au point de vue nautique, le début d'une période de transition analogue à celle dont la grande fresque d'Hiérakonpolis constitue le monument le plus important —, et aussi, que, tout comme cette même période, elle est caractérisée par l'entrée, ou, plus exactement, par la rentrée en scène d'un élément ethnique «horien», apportant à nouveau avec lui son type particulier d'embarcation.

(1) Cf. p. 65-66.
(2) Cf. p. 46 et suiv.
(3) Cf. p. 113, 116, etc.
(4) Cf. p. 388 et suiv. et *passim*. — Ces rames-gouvernails multiples sont essentiellement «naqadiennes», puisqu'on les relève déjà dans les barques représentées sur les vases de la période proprement préhistorique (*e. g. Naqada*, pl. LXVII, 14. — Cf. p. 36).
(5) Cette voile paraît en effet être déjà celle des deux barques du vase reproduit dans *Abydos*, II, pl. XII, 266 (I[re] dynastie — cf. p. 64 et suiv.).
(6) Cf. p. 507, note 1.

Que, du point de vue qui nous occupe, la période, d'ailleurs très mal connue, qui va de la fin de la VI[e] dynastie au commencement de la XI[e] soit une période de transition, c'est ce qui résulte de cette double constatation que les thèmes nautiques développés sous le Moyen Empire comportent des accessoires, si l'on peut dire, essentiellement différents de ceux de l'Ancien Empire, et aussi qu'un certain nombre des représentations qui peuvent être attribuées avec certitude à l'époque des VI[e]-XI[e] dynasties juxtaposent les uns et les autres avec la plus grande liberté. On sait qu'à peu près tout le gréement de l'époque memphite paraît avoir été définitivement abandonné par l'époque thébaine; à partir de ce moment, si les gouvernails latéraux multiples ne sont pas toujours remplacés par un gouvernail axial unique, le mât à deux fûts, en revanche, cède régulièrement la place au mât simple, la voile haute et relativement étroite à la voile basse et large, et les vergues droites aux vergues cintrées. Mais ces substitutions, encore une fois, ne semblent pas s'être opérées toutes ensemble, ni d'un seul coup, et les tombeaux des VI[e]-XI[e] dynasties nous conservent précisément le souvenir de quelques-unes des étapes par lesquelles elles ont dû passer. Nous venons de voir que ceux de et de à Deir el-Gebrâwi sont très instructifs à cet égard [1]; aux représentations de barques «mixtes» qu'ils nous ont livrées on peut encore en ajouter une autre, tirée de la tombe de à Deshasheh. Un panneau de bois peint, qui a été retrouvé dans cette tombe, appuyé contre le sarcophage, porte la représentation de deux barques funéraires du type papyriforme le plus pur, mais dont l'une n'en montre pas moins, en même temps que deux rames-gouvernails latérales, un mât simple et une voile large, celle-ci attachée, par sa partie supérieure, à une vergue de forme cintrée (fig. 199) [2]. Il y a là un mélange d'éléments hétérogènes tout à fait caractéristique. Au reste, la signification même de ce panneau à représentations de barques — lequel remplace vraisemblablement ici ces modèles en bois dont l'usage n'est devenu général qu'à partir du Moyen Empire [3] — suffirait déjà à prouver que le tombeau de appartient à une période de transition.

(1) Dans une représentation, malheureusement très mutilée, d'un autre tombeau de Deir el-Gebrâwi (tombeau de — cf. *Deir el Gebrawi*, I, pl. X), deux barques fragmentaires en sabot, à mât simple et voile large, sont également figurées à côté de deux barques papyriformes. La scène paraît d'ailleurs très comparable à celle du tombeau de ; comme dans cette dernière, en particulier (cf. p. 493, note 3), l'une des barques transporte la famille (?) du mort, composée de personnages dont les têtes seules sont visibles.
(2) *Deshasheh*, pl. XXVII (cf. p. 168, note 1).
(3) *Deshasheh*, p. 20.

Une autre preuve réside dans le fait que cette barque à voile et la barque à pagaies qui l'accompagne comportent ici toutes deux — pour la première fois — un mode de propulsion indépendant, au lieu d'être traînées à la remorque, comme il était de règle, jusqu'alors, pour les embarcations purement funéraires [1].

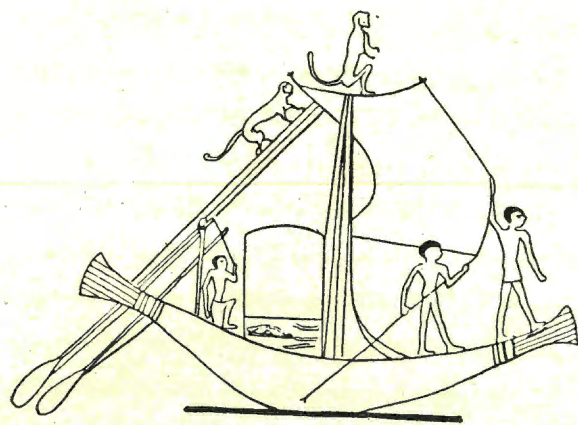


Fig. 199. — Barque funéraire de la prêtresse Mrj (*Deshasheh*, pl. XXVII).

Le même caractère composite se retrouve dans un certain nombre de modèles provenant de la tombe de Ppy-n-ʿnḫ-kam à Meir et conservés aujourd'hui au Musée du Caire [2]. Bien qu'ils paraissent, à n'en juger que par le nom du dédicataire de cette tombe, devoir être attribués à la VIe dynastie, nous avons eu déjà l'occasion de constater que par plusieurs détails de construction — en particulier par la forme débordante de leur arrière, lequel est tout à fait comparable, à cet égard, avec l'arrière des barques du tombeau de [hiéroglyphes] [3] — ces modèles sont en réalité assez différents des embarcations de cette époque, qu'ils reproduisent seulement dans leur aspect le plus général [4]. Mais ce sont surtout les détails de leur gréement qui paraissent quelque peu contradictoires. Le mât est tantôt le mât-chèvre à fût double de l'Ancien Empire [5], et tantôt le mât simple des époques postérieures [6]; dans certains cas, la vergue est encore la vergue droite [7], alors qu'elle affecte déjà, dans d'autres, la forme cintrée d'un arc renversé [8]. Enfin le barrage est assuré indifféremment au moyen d'un gouvernail axial unique — traversant l'œillère

[1] Cf. p. 152.
[2] Cf. Reisner, *Models of Ships and Boats*, nos 4880-4893.
[3] Cf. p. 492, note 1.
[4] Cf. p. 279, note 3.
[5] Modèles nos 4882 (Reisner, *op. cit.*, pl. XIII et fig. 191) et 4883 (Idem, pl. XXVII et p. 54).
[6] Modèles nos 4887 (Reisner, pl. XIV) et 4888 (Idem, pl. XV). Le premier de ces modèles comportant un étambot débordant, et le second figurant une barque dans laquelle cet étambot a peut-être disparu (cf. p. 496, note 1), il se pourrait que le mât simple, à cette date, correspondît à cette forme spéciale d'arrière : toutefois le fait n'est rien moins que prouvé.
[7] Modèle no 4890; un fragment de la voile est resté attaché à la vergue (Reisner, pl. XXVIII).
[8] Modèles nos 4891 et 4892 (*idem, idem*), et modèle no 4893 (Idem, p. 60); à cette dernière vergue, comme à la vergue no 4890, est encore attaché un morceau de la voile.

d'un mâtereau vertical, et passant ensuite par des cavités ménagées à cet effet entre les planches constituant l'arrière de l'embarcation [1] — ou bien au moyen de deux gouvernails latéraux, lesquels sont alors réunis par une traverse fixée au niveau du pont [2], traverse complétée parfois par une autre disposée un peu plus haut [3]. On sait que, de ces deux modes de barrage, le premier est habituellement considéré comme une innovation — sans doute la plus importante — introduite dans l'art naval par les Égyptiens à partir du Moyen Empire [4], tandis que le second ne représente au contraire que le mode de barrage de l'Ancien Empire [5], perfectionné seulement par un dispositif destiné à donner aux avirons de gouvernail une stabilité plus grande. Il convient d'ajouter que sous le Moyen Empire, tout comme dans les modèles du tombeau de Ppy-n-ʿnḫ-kam, on trouve ce barrage par gouvernails latéraux doubles employé concurremment avec l'autre, sans qu'on puisse, d'ailleurs, pour aucune des deux époques, préciser la façon dont il fonctionnait exactement. Il semble bien, cependant, que ces gouvernails latéraux des barques égyptiennes n'ont jamais été conjugués à proprement parler, mais que la barre transversale qui les réunissait servait simplement à coupler, pour des raisons de solidité, des avirons qui n'en demeuraient pas moins indépendants l'un de l'autre, et exigeaient chacun une manœuvre séparée; c'est pourquoi ces avirons comportent toujours deux barres distinctes [6]. En dernière analyse, le mécanisme du barrage par avirons latéraux paraît être toujours resté le même en Égypte : au mouvement statique initial exécuté par le ou les avirons d'un des côtés devaient correspondre des mouvements évolutifs secondaires exécutés par le ou les avirons de l'autre côté [7].

Des remarques qui précèdent on peut conclure, encore une fois, que plusieurs nécropoles contemporaines de la fin de l'Ancien Empire doivent être considérées,

[1] Modèles nos 4887 et 4888; il en résulte peut-être (cf. p. 502, note 6) que le gouvernail axial unique, à cette époque, n'était encore en usage que dans les embarcations à étambot débordant. — Ce gouvernail unique a disparu dans ces modèles, et c'est seulement la présence d'un mâtereau à œillère qui permet de le restituer (cf. p. 495, note 1).
[2] Modèle no 4880 (Reisner, *op. cit.*, pl. XII).
[3] Modèle no 4881 (Idem, pl. XIII).
[4] A cette époque, le bas du manche du gouvernail, au lieu de traverser l'arrière, comme dans les modèles de Meir, s'appuyait seulement contre celui-ci, et était maintenu en place par des cordes (cf. Reisner, *op. cit.*, p. XIII).
[5] Cf. p. 388 et suiv.
[6] Cf. les modèles nos 4880 et 4881. — Dans ces deux modèles, les barres paraissent être remplacées par des cordes, mais ce détail est certainement inexact (cf. p. 400, note 6).
[7] Cf. p. 390 et suiv.

pour les détails nautiques qu'on relève dans quelques-unes de leurs tombes, comme appartenant visiblement à une période de transition. D'autre part, étant donné que les plus caractéristiques parmi ces détails sont ceux qu'on observait déjà dans certaines représentations préhistoriques du type que nous avons appelé «horien», et qu'on recommence à observer ensuite, très régulièrement, à partir de la XI[e] dynastie, on pourrait être tenté d'en conclure aussi que le Moyen Empire correspond au triomphe, ou en tout cas, à la période terminale d'une seconde invasion asiatique en Égypte, invasion dont l'époque intermédiaire entre la fin de la VI[e] dynastie et le commencement de la XI[e] marquerait ainsi les premières étapes[1]. En réalité, l'hypothèse est insoutenable, car une telle invasion eût sans doute modifié à nouveau, et si profondément, la civilisation égyptienne, que le génie même de la race n'eût pu manquer d'en être influencé, et qu'il devrait alors y avoir, entre l'art de l'Ancien et celui du Moyen Empire, les mêmes différences fondamentales qui séparent les poteries naqadiennes, par exemple, des premières œuvres de l'époque abydénienne ou de celles de l'époque thinite. Or, jusqu'à présent, la comparaison des monuments de la période memphite avec ceux de la première période thébaine a toujours démontré, au contraire, l'affinité de style des uns et des autres, et permet d'induire que les rapports entretenus par l'Égypte, presque dès le début de l'époque historique, avec ses voisins orientaux ont dû, pendant toute la durée de l'Ancien Empire, conserver un caractère exclusivement pacifique. En ce qui concerne, en particulier, les XI[e]-XII[e] dynasties, on a pu dire qu'en dépit de cette «intercommunication des peuples orientaux[2]» qui remonte, nous l'avons vu, à une date très lointaine, elles représentent peut-être le temps où l'Égypte s'est réalisée le plus complètement «par le seul développement interne de ses forces propres, et de sa culture encore vierge de toute infiltration étrangère[2]».

Pour expliquer les modifications que l'art de la navigation paraît avoir commencé à subir pendant la période qui s'étend entre la fin de l'Ancien et le début du Moyen Empire, on ne saurait donc invoquer l'influence d'éléments asiatiques qui auraient brusquement fait de nouveau irruption, à cette date, dans la vallée

(1) On peut noter ici que, suivant Petrie (*A History of Egypt*, vol. I, 10[e] édit. (1923), p. 119 et suiv.), l'Égypte aurait eu à subir, à la fin de la VI[e] dynastie, une invasion d'Amorites venus du nord de la Syrie, et dont les chefs auraient constitué les VII[e] et VIII[e] dynasties; mais cette théorie — qui ne s'appuie que sur les sceaux (?) en forme de bouton particuliers à cette époque, et sur le cylindre de Khondy — paraît véritablement bien fragile.

(2) G. Bénédite, *Le chef des Prophètes Amen-em-hat-ânkh* (*Gazette des Beaux-Arts*, année 1920, I, p. 317).

du Nil[1] : cette invasion ne s'est produite que plus tard, et c'est seulement à partir du Nouvel Empire que la civilisation égyptienne — précisément à cause de l'empreinte laissée sur elle par le passage des Hyksôs — se révèle tout à fait différente de celle des âges antérieurs. Il faut chercher une autre cause à cette renaissance, constatée dès l'époque des VII[e]-X[e] dynasties, et peut-être même antérieurement, du mât unique et de la voile large. Cette dernière, tout au moins, paraît avoir été apportée en Égypte par les Horiens prédynastiques, et délaissée ensuite par les Memphites : si sa réapparition ne coïncide pas avec celle d'un nouvel afflux d'Asiatiques, ayant envahi l'Égypte à la fin de l'Ancien Empire, et réussi à imposer — définitivement, cette fois — leur type spécial de voilure, il faut donc qu'elle soit due à la rentrée en scène, dans la vallée du Nil, d'Asiatiques arrivés dans le pays, eux aussi, à l'époque prédynastique, mais qui, bien qu'appartenant à la même race que les Memphites, n'avaient jamais joué en face de ceux-ci qu'un rôle des plus effacés, jusqu'au jour où la fortune des armes — ou toute autre cause —, en les faisant surgir au premier plan, réintroduisit avec eux, à défaut d'une civilisation entièrement nouvelle (cette civilisation ne pouvait, en effet, étant donné la communauté d'origine, être très différente, en son fond, de la civilisation memphite), certaines coutumes et certaines techniques oubliées depuis longtemps par leurs adversaires, ou volontairement abandonnées par eux.

Un seul groupement ethnique, semble-t-il, se trouve répondre à ces diverses conditions; c'est celui de ces peuplades horiennes qui, après avoir pris la part sans doute la plus importante aux luttes d'où était sortie à la fin l'unification de l'Égypte (on ne s'expliquerait guère, autrement, que le pays où ces peuplades s'étaient tout d'abord installées, au débouché de la vallée par laquelle elles avaient vraisemblablement pénétré en Égypte, ait été le berceau des deux premières dynasties nationales) avaient continué, après que le centre de la civilisation et de la puissance égyptiennes se fut déplacé vers le nord et fixé dans la région de Memphis, à habiter la partie de la Haute-Égypte comprise entre Abydos et Edfou. Si peu renseignés que nous soyons sur l'histoire de l'Égypte thébaine avant l'époque de la XI[e] dynastie, nous sommes cependant autorisés à croire que ces Horiens ainsi demeurés dans le Sud ont commencé par mener, sous la domination des grands pharaons memphites des IV[e]-VI[e] dynasties, une

(1) Le roi Sousir-ni-Rê Khyan, de nom et de type non égyptiens, dont Petrie avait voulu tout d'abord, en s'appuyant sur le style des scarabées inscrits à son nom, faire un roi antérieur au Moyen Empire, est unanimement classé aujourd'hui dans la série des rois Hyksôs (Gauthier, *Livre des Rois*, II, p. 135; Petrie, *A History of Egypt*, vol. I (10[e] édit.), p. 252-254).

existence tout à fait obscure, mais qu'après la chute de la VIe dynastie ils ont dû essayer assez rapidement d'exploiter à leur profit la désorganisation dont cette chute paraît avoir été suivie en Égypte. L'opinion traditionnelle est que le mouvement est parti de la Moyenne-Égypte, et s'est étendu ensuite de proche en proche, jusqu'aux provinces du Sud. Les successeurs dégénérés des Pépi et des Téti, dont la série constitue les VIIe et VIIIe dynasties manéthoniennes, ont vu leur faible autorité renversée par les princes héracléopolitains; et ceux-ci, après avoir, à leur tour, fourni deux dynasties à l'Égypte, ont succombé définitivement sous les attaques des princes thébains. En ce qui concerne ces dernières attaques, les inscriptions des princes de Sioût — dont le pays formait comme un État-tampon entre les Héracléopolitains et leurs agresseurs, et dont la fidélité paraît avoir été le plus sûr rempart de ceux-là contre ceux-ci — ne permettent pas de douter de leur réalité, et fournissent même quelques précisions sur le moment auquel elles se sont produites. C'est vraisemblablement sous le règne de ( ), ou sous celui de son prédécesseur immédiat, que Tefibi eut à repousser, pour le compte de son suzerain, la coalition formée par les nomes du Sud contre le souverain officiel de l'Égypte [1]; Kameriri paraissant avoir régné à peu près vers le milieu de cette période, encore mal délimitée, qui comprend — sans doute en les confondant — les IXe-XIe dynasties [2], l'expédition se trouve datée avec une approximation suffisante, et doit être placée dans la période correspondant au début du Moyen Empire proprement dit et à l'époque immédiatement précédente. Par ailleurs, l'inscription de Tefibi nous apprend que les tribus les plus méridionales, parmi celles qui y prirent part, étaient venues de la région d'Éléphantine [3]. La rivalité du Sud contre le Nord, et les essais de pénétration de celui-ci par celui-là sont ainsi bien établis pour l'époque des IXe-XIe dynasties.

En réalité, la représentation, dans des tombes appartenant à une époque sensiblement antérieure, de barques gréées et gouvernées d'après les procédés qu'on observe régulièrement à partir de la XIIe dynastie, c'est-à-dire à partir du

[1] Griffith, *The Inscriptions of Siût and Dêr Rîfeh*, pl. XI (= ligne 16 de l'inscription de). — Bien que les mots soient aujourd'hui effacés, la lecture en paraît cependant suffisamment assurée pour justifier la traduction « nomes du sud » donnée par Maspero (*Revue critique*, 1889, II, p. 416) et par Breasted (*Ancient Records*, I, 396).

[2] Sur cette question, cf. Maspero (*Revue critique*, 1889, II, p. 420-421) et Gauthier (*Le Livre des Rois*, I, p. 209, note 1).

[3] Griffith, *op. cit.*, pl. XI, l. 16. — Les plus septentrionales de ces tribus venaient d'une localité dont Maspero (*loc. laud.*, p. 416) propose de lire le nom Gaou, mais dont la situation demeure indéterminée.

triomphe définitif des Thébains, paraît bien prouver que cette pénétration avait dû commencer beaucoup plus tôt. A ce point de vue, il est tout au moins digne de remarque que les tombes de Deir el-Gebrâwi et de Meir dans lesquelles on rencontre les premiers exemples de barques de ce type puissent être datées, avec certitude, de la fin de la VIe dynastie [1], et que, d'autre part, les nécropoles auxquelles elles appartiennent soient situées, sinon dans le voisinage immédiat, du moins à 150 kilomètres à peine du nome Thinite, lieu de résidence le plus ancien des conquérants horiens, et plus près encore de ce nome Aphroditopolite qu'un des premiers rois thébains, ( ), considérait comme « la porte du Nord » [2], et qui paraît bien avoir été la région où ses prédécesseurs luttaient déjà contre Tefibi, alors que celui-ci défendait la monarchie héracléopolitaine en péril [3]. Faut-il en induire que, dès la VIe dynastie, des luttes analogues mettaient aux prises, dans cette même région, les nomes du Sud et ceux du Nord? L'histoire de l'Égypte à cette époque est trop mal connue jusqu'ici pour qu'il soit possible de formuler une conclusion de ce genre, encore que la multiplicité des petits royaumes entre lesquels le pays a dû être alors morcelé [4] la rende des plus vraisemblables. Sans doute il serait très séduisant d'imaginer

[1] Sur la date de la tombe de , cf. *Deir el Gebrawi*, II, p. 38 et suiv. — En ce qui concerne les modèles de barques provenant du tombeau de Ppy-n-ʿnḫ-kam, ils paraissent datés par le nom du propriétaire de la tombe (cf. p. 502).

[2] C'est ainsi que Breasted (*Ancient Records*, I, 423) comprend la fin de la ligne 3 de la stèle d'Antef-aa (= Mariette, *Monuments divers*, pl. 49). Il traduit la phrase par « I made her the Door of the North »; le pronom se rapporte, pour lui, à un signe dans lequel il voit, avec beaucoup de vraisemblance (*loc. laud.*, note *a*), la désignation du nome Aphroditopolite . — On ne saurait citer que pour mémoire la traduction « canal de Aqou » proposée pour ce signe par Maspero (*Monuments divers*, *Texte*, p. 15); le même savant traduit, d'autre part, la phrase citée plus haut par : « Je fis d'elle (sc. : d'Abydos) une porte derrière. . . . . ».

[3] Il se pourrait en effet que l'endroit appelé « la forteresse du port du Sud » ( ), jusqu'où Tefibi réussit à refouler les tribus du Sud (cf. Griffith, *The Inscriptions of Siût*, pl. XI, l. 18), fût identique (cf. Breasted, *Ancient Records*, I, 396, note *h*) à la « porte du Nord » mentionnée dans la stèle de Antef-aa (cf. la note précédente). Il en résulterait que ces tribus avaient pris pied dans le nome Aphroditopolite, et peut-être même beaucoup plus au nord.

[4] « Pepi II est le dernier souverain qui ait fait acte d'autorité directe... Les rois memphites qui vinrent plus tard ne surent pas plus se faire respecter de leurs vassaux que les rois de la XXIe et de la XXIIe dynastie ne surent se faire respecter des leurs, et l'on eut probablement, comme à l'époque éthiopienne, une vingtaine de principautés échelonnées le long des rives du Nil. De temps en temps, un prince plus énergique saisissait le pouvoir, et... cherchait à imposer sa domination aux autres. S'il échouait, rien n'était changé à l'ordre, ou plutôt au désordre des choses existant; s'il réussissait, il fondait une dynastie nouvelle, dont la suzeraineté s'étendait pour quelques années sur l'Égypte » (Maspero, *Revue critique*, 1889, II, p. 419-420).

que les barques du tombeau de [hiéroglyphes], en tant qu'elles marquent la réapparition, après une longue éclipse, d'un type méridional de flotteur et de gréement, nous conservent le souvenir des plus anciens combats livrés par les Thébains aux Memphites, dans cette Moyenne-Égypte qui apparaît, en effet, comme ayant dû être, de par sa situation géographique, le champ de bataille naturel du Sud soulevé contre le Nord : l'hypothèse, cependant, soulève des objections sérieuses. Outre que de pareils combats — tout comme ceux qui furent livrés plus tard par les premiers Antef aux princes de Sioût — auraient laissé presque nécessairement leur trace dans les textes, le caractère même de ces barques du tombeau de [hiéroglyphes], lesquelles paraissent être des barques exclusivement funéraires[1], ne permet pas de les comparer, quant à leur destination tout au moins, avec les barques thébaines que Tefibi se vante d'avoir toutes détruites, au cours d'une des plus anciennes batailles navales dont l'histoire fasse mention[2]. Mais surtout l'onomastique fournit ici des renseignements intéressants. Le fait que la femme et la fille de [hiéroglyphes] portent l'une et l'autre le nom de [hiéroglyphes][3] prouve, semble-t-il, que leur mari et père n'était rien moins qu'un adversaire du souverain officiel; et le même argument vaut, à plus forte raison, pour le Ppy-n-ʿnḫ-kam du tombeau de Meir. Au surplus, nous savons, par l'inscription dans laquelle le fils de [hiéroglyphes] raconte l'histoire de la tombe qu'il avait fait construire à la fois pour son père et pour lui[4], que le cercueil de [hiéroglyphes], et sans doute aussi son linceul, étaient un présent du roi [hiéroglyphes][5]; de telles relations entre suzerain et vassal excluent évidemment toute idée d'un établissement récent de la famille dans le pays. Ajoutons enfin que [hiéroglyphes], père de [hiéroglyphes], et enterré, comme lui, à Deir el-Gebrâwi, porte déjà les mêmes titres que son fils, en particulier celui de [hiéroglyphes][6]; à supposer que lui-même eût établi par la violence sa domination sur le nome Hypsélite, il ne saurait en avoir été de même de [hiéroglyphes].

[1] La même remarque s'applique aux modèles du tombeau de Ppy-n-ʿnḫ-kam, dans lesquels on ne saurait voir que des barques funéraires ou mystiques.

[2] Griffith, *The Inscriptions of Siût*, pl. XI, l. 23 : [hiéroglyphes]. — Maspero (*Revue critique*, 1889, II, p. 417) traduit : «(Quiconque j'abordais, . . . il tombait à l'eau, et) ses bateaux étaient jetés contre terre».

[3] *Deir el Gebrawi*, II, pl. VI et IX.

[4] *Ibid.*, pl. XIII.

[5] Idem, *ibid.*, l. 7-14 (et p. 13 et 36).

[6] *Deir el Gebrawi*, I, pl. III-XIX, *passim* (et p. 9).

Il reste toujours, cependant, que c'est dans leurs tombes à tous les deux qu'on relève les premiers exemples d'un type de bateau dont la réapparition implique nécessairement une pénétration de la Moyenne-Égypte par les tribus du Sud. Dès lors, si cette pénétration n'est pas le résultat d'une irruption brutale et soudaine, force est bien d'admettre qu'elle a été relativement pacifique, et peut-être même progressive. Encore une fois, toute cette période de l'histoire égyptienne, dont le hasard des fouilles n'a permis de reconstituer que des bribes, est trop mal connue pour qu'il soit possible de dire avec certitude à partir de quel moment cette pénétration a commencé, et de quelle façon elle s'est produite. L'étude des tombeaux de Deir el-Gebrâwi montre que les ascendants de [hiéroglyphes] occupaient déjà avant lui le nome Hypsélite, mais on ne saurait préciser si cette occupation était la suite de lentes infiltrations antérieures dans le pays, ou bien la conséquence d'alliances conclues par certaines tribus du Sud avec des tribus du Nord, de mariages intervenus entre les unes et les autres, ou de tous autres événements[1]. On ne saurait même déduire l'origine méridionale de la famille de [hiéroglyphes] du fait que les chefs successifs de cette famille, en même temps que le titre de «gouverneur en chef du nome Hypsélite» ([hiéroglyphes]), portent celui de «gouverneur en chef du nome Thinite» ([hiéroglyphes])[2]. Même dans les tombes memphites, on voit ainsi attribuer au mort des fonctions en rapport avec la région du Sud[3]; cette attribution, toute nominale, ne représente peut-être rien de plus que le souvenir des charges dont avaient été réellement revêtus, à l'époque thinite, les ancêtres de ceux des Égyptiens qui avaient ensuite, au début de la IIIe dynastie, accompagné leurs rois dans leur nouvelle résidence de Memphis. Pour des raisons identiques, ceux qui n'ont pris la route du Nord que plus tard ont donc pu, une fois installés, conserver, eux aussi, par tradition, des titres depuis longtemps périmés[4] : ces survivances ne

[1] Il a dû en être des nomarchies, à cette époque, comme de la royauté elle-même. «Entre la VIe et la XIIe dynastie. . . les éléments assez disparates dont se composait l'Égypte s'y séparèrent peu à peu, et l'on eut pendant plusieurs siècles une véritable anarchie. Plusieurs familles portèrent à la fois les titres royaux, soit qu'elles les eussent usurpés, soit que leur parenté les autorisât à les prendre; et celle qui représentait officiellement la succession directe des Pharaons ne fut pas toujours la plus forte» (Maspero, *Revue critique*, 1889, II, p. 419).

[2] Cf. *Deir el Gebrawi*, I, p. 8-9, nos 5 et 33 (= Aba); II, p. 1, nos 9 et 18 (= Ḏʿw), et p. 2, nos 2 et 7 (= Ḏʿw, fils de Ḏʿw).

[3] C'est ainsi que le titre [hiéroglyphes] est porté à Sakkârah par [hiéroglyphes] (*The Mastaba of Akhethetep*, pl. XVIII) et par [hiéroglyphes] (L., *D.*, II, 64 *b*).

[4] Par exemple, Aba, Ḏʿw et son fils portent tous les trois, à Deir el-Gebrâwi, le titre [hiéroglyphes] (cf. la note précédente), et les deux premiers y joignent celui de [hiéroglyphes].

prouvent rien en ce qui concerne la date à laquelle ils se sont décidés à se mettre en mouvement à leur tour.

Il n'en est pas moins vrai que nous sommes assurés qu'ils s'y sont mis, puisque, dès la VIe dynastie, ils avaient introduit avec eux leur type de flotteur dans la Moyenne-Égypte; et l'on peut conjecturer, en conséquence, que c'est en effet vers la fin de l'Ancien Empire, à la faveur des troubles qui éclatèrent à cette époque, qu'ils ont commencé à remonter vers le nord. Leur exode s'est-il traduit par des mouvements de grande envergure, qui, de proche en proche et par étapes successives, les ont amenés jusque dans le voisinage du Fayoum? Ou bien s'est-il borné à quelques manifestations sporadiques, à une installation, toute accidentelle et demeurée sans lendemain, dans la Moyenne-Égypte? Il est assez difficile de se prononcer sur ce point. La première hypothèse expliquerait évidemment la présence assez insolite, dans la tombe de à Deshasheh, d'une barque à mât unique et voile large[1] : mais elle implique en même temps un déplacement très considérable des tribus du sud, et ce déplacement n'aurait pu s'effectuer qu'au prix de luttes sur lesquelles nous avons vu que les textes et les monuments sont restés muets jusqu'ici[2]. En dépit de leur silence, il faudrait donc supposer que ces Égyptiens venus de la région thinite, qui étaient passés tout d'abord en Moyenne-Égypte, où ils vivaient, sous le règne de Nofirkirî, en bonne intelligence avec leurs suzerains memphites[2], auraient repris leur marche vers le nord aussitôt après la chute de ceux-ci, et que ce seraient alors eux qui auraient dressé, contre les derniers de ces rois, les dynasties héracléopolitaines. Les multiples conjectures qu'entraîne un semblable point de vue ne permettent pas, croyons-nous, de s'y arrêter bien longuement; en dernière analyse, il paraît préférable de s'en tenir aux données monumentales — c'est-à-dire aux seules représentations du tombeau de — et d'admettre que la progression des Égyptiens du sud vers le nord, à la fin de l'Ancien Empire, n'a dû être qu'un événement isolé : que l'intention en fût, à l'origine, pacifique ou guerrière, cette incursion faite alors par eux dans la Moyenne-Égypte, et dont les barques de Deir el-Gebrâwi, en dépit de leur caractère exclusivement funéraire, constituent pour nous un témoignage si précieux, semble y être restée localisée, et n'avoir pas eu de répercussions immédiates.

On peut considérer cependant qu'elle annonce — et qu'elle a peut-être préparé — les entreprises des Thébains de la XIe dynastie, de même qu'elle rappelle — et, à certains égards, continue — celles des Thinites de l'Ancien Empire :

(1) *Deshasheh*, pl. XXVII (cf. p. 501-502). — (2) Cf. p. 508.

quelles qu'aient pu en être, dans l'intervalle de ces deux périodes, la durée et l'ampleur, elle a dû être conduite par les descendants de ceux-ci, lesquels étaient en même temps les ancêtres de ceux-là. Nous avons toujours affaire ici aux représentants de cette race venue d'Asie, qui s'était, vers la fin de la période néolithique, installée au débouché du Ouâdi Hammâmât, et avait fini, après beaucoup de luttes, par subjuguer l'ancienne race indigène[1]. Il semble qu'à des intervalles presque réguliers une force irrésistible, obéissant à un rythme nécessaire, ait poussé ces tribus «horiennes» à remonter vers le nord, et soit venue les jeter, par vagues successives, contre la Moyenne et la Basse-Égypte. La première poussée, qui s'est produite au début de la période historique, a eu pour conséquence la fondation de l'empire memphite : une partie des Horiens demeurés dans la région d'Abydos s'est ébranlée plus tard, vers la fin de l'Ancien Empire : d'autres enfin, à l'époque de la XIe dynastie, ont suivi à leur tour cet exemple, et avec tant de bonheur, qu'ils ont — tout comme leurs ancêtres memphites, et d'ailleurs aux dépens de ceux-ci — réussi à établir leur domination sur l'Égypte entière.

Contre cette théorie — qui permet seule de comprendre les affinités de style rapprochant l'art de la première époque thébaine de celui de l'Ancien Empire[2] — on pourrait être tenté d'élever deux objections. Et, tout d'abord, l'affirmation que la voile plus large que haute est la voile propre aux Horiens (puisqu'enfin c'est sur cette affirmation que repose toute l'argumentation) n'est-elle pas purement gratuite? Frappé de la différence essentielle de type que présentent la voile de l'Ancien et celle du Moyen Empire, Assmann avait essayé primitivement de l'expliquer par des raisons purement techniques : il lui semblait que la voile large pouvait représenter un effort accompli par les Égyptiens, à partir de la XIIe dynastie, pour aller chercher le vent dans des couches un peu plus élevées de l'atmosphère, et pour mieux tenir le largue[3], par conséquent, sur un fleuve comme le Nil, dont les rives souvent très hautes menacent de couper sans cesse la brise, comme ses multiples sinuosités ont pour effet de changer à tout instant le vent arrière en vent de côté[4]; en d'autres termes, la voile thébaine ne serait qu'un perfectionnement rationnel apporté à la voile

(1) Cf. p. 40 et suiv.

(2) Cf. p. 504.

(3) «Tenir le largue, c'est se servir de tous les vents..... qui sont depuis le vent de côté jusqu'au vent de derrière inclusivement» (Jal, *Glossaire nautique*, p. 913).

(4) Assmann, *Nautisch-archäologische Untersuchungen* (dans le *Jahrb. des Kaiserl. Deutsch. archäologisch. Instituts*, 1892, p. 43 et suiv. — Cette étude est antérieure de près de dix ans à l'exploration des tombes de Deir el-Gebrâwi).

memphite, dont les Égyptiens auraient constaté, à une certaine époque, que sa forme la rendait lourde et dangereuse. En réalité, s'il en était ainsi, on pourrait se demander pourquoi ils ont tant tardé à faire cette constatation, et il est au moins surprenant que la date à laquelle ils l'ont faite coïncide précisément avec celle où les Thébains sont devenus les maîtres de l'Égypte. Sans doute est-ce pour cette raison qu'Assmann, plus récemment, a émis l'idée que la voile large était peut-être la voile particulière aux Égyptiens du Sud[1]. De fait, cette conclusion s'impose dès qu'on songe que la barque à mât unique et voile large, qu'on voit ainsi réapparaître en Égypte à l'époque du triomphe définitif des Thébains, ne fait que reproduire, en ce qui concerne ces deux détails de gréement, la barque, d'origine sûrement «horienne», qui se trouve figurée sur un vase de la fin de la période préhistorique, conservé au British Museum[2].

La difficulté, à vrai dire, n'est pas tant d'admettre que les Thébains du Moyen Empire aient pu faire prévaloir un type de voile apparemment nouveau, mais qui n'était, au fond, que l'ancien type horien, que de comprendre comment les Memphites de l'Ancien Empire — lesquels étaient cependant, tout comme eux, et plus immédiatement même, les descendants des conquérants horiens[3] — paraissent n'avoir jamais employé ce même type. On pourrait être tenté d'abord de dire que cette anomalie doit s'expliquer par une différence d'origine des uns et des autres, et que c'est à tort, par conséquent, qu'on veut les considérer comme deux branches d'un tronc unique; mais l'objection ne tient pas devant cette constatation que, sous les Memphites aussi bien qu'aux autres époques de l'écriture hiéroglyphique, les bateaux à voile employés comme syllabiques ou comme déterminatifs sont toujours des bateaux à mât simple et voile large. C'est même là, certainement, l'un des problèmes les plus troublants de tous ceux que soulève l'étude des représentations nautiques de l'Ancien Empire. Alors que ces représentations comportent régulièrement des mâts-chèvres à fût double[4], et des voiles plus hautes que larges descendant jusqu'au niveau du pont[5], les légendes qui les accompagnent (légendes dont les hiéroglyphes sont en général très fidèles, et vont jusqu'à distinguer soigneusement différentes formes de coque, par exemple), ne nous montrent jamais que des mâts et des

(1) Cf. Assmann, *Sahure*ᶜ, II, p. 149. — La voile haute serait au contraire, suivant lui, la voile de l'Égypte du Nord (Idem, *ibid.* — Sur ce dernier point, cf. p. 515).

(2) Sur cette représentation, cf. p. 65-66.

(3) Cf. p. 117, note 1.

(4) Cf. p. 347 et suiv.

(5) Cf. p. 363-364.

voiles[1] du type exactement opposé. De même, on peut noter que, dans les textes des Pyramides, le mât, qu'il soit figuré avec ou sans voile, présente souvent une forme qui permet d'y reconnaître le prototype du signe , puisqu'il se termine, à sa partie supérieure, par deux saillies dans lesquelles il est difficile de ne pas voir les extrémités d'une hune plus ou moins évasée[2]; étant donné que ce type de hune, tout comme le mât simple et la voile large, n'apparaît qu'à l'époque thébaine dans les représentations monumentales[3], c'est donc que l'hiéroglyphe, ici encore, se trouve en contradiction formelle avec le modèle qu'il est censé reproduire[4]. Pour expliquer cette contradiction, Assmann a été amené à supposer que ce modèle pourrait très bien n'être au contraire qu'une dérivation d'un type primitif dont l'hiéroglyphe nous rendrait précisément la forme originelle : celle-ci s'appliquerait alors à une échelle qui aurait été réellement en usage à l'époque memphite, et qui aurait donné naissance au mât-échelle[5]. Mais, d'abord, le mât-chèvre de l'Ancien Empire, dont les fûts se rejoignent par en haut, diffère essentiellement d'un mât-échelle de la forme ; et, d'autre part, la théorie repose sur une prétendue identité des signes et , alors que c'est

(1) Cf. surtout L., *D.*, II, 22 *d*, où l'opposition est particulièrement frappante.

(2) Les exemples les plus typiques de cette hune sont donnés par Assmann, *Sahure*ᶜ, II, fig. 21, nos 1-2 et 4-5 (fig. 200); l'auteur les a empruntés à W 375 et 417 (mât sans voile) et à W 388 et 449 (mât avec voile).

(3) On l'observe, par exemple, dans les barques d'Hatshopsitou (cf. Naville, *Deir el Bahari*, pl. 41 et 116 = Assmann, *Sahure*ᶜ, II, fig. 21, nos 3 et 6).

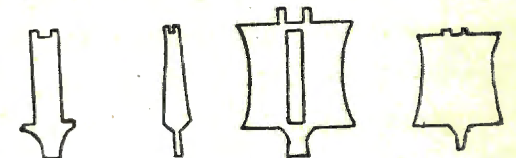


Fig. 200. — Hiéroglyphes tirés des textes des Pyramides, représentant le mât et la voile (*Sahure*ᶜ, II, fig. 21, nos 1-2 et 4-5).

(4) Peut-être doit-on le rapprocher cependant, pour sa forme générale, de l'extrémité supérieure du mât de la barque royale de Sahureᶜ, telle du moins que l'état fragmentaire de la représentation permet de reconstituer cette extrémité; il en subsiste encore, en effet, avec un des fûts du mât, une partie d'un rombaillet (?) qui les réunissait tous les deux par en haut, mais sans monter tout à fait jusqu'au niveau des têtes de fûts (*Sahure*ᶜ, II, pl. IX). L'analogie, toutefois, n'est pas complète, car ce rombaillet supposé, au lieu de consister en traverses horizontales semblables à des barres de hune, est formé par la réunion de quatre bandes verticales : en outre, les têtes de fûts sont ici surmontées d'une planche transversale sur laquelle sont perchés deux faucons affrontés (*Sahure*ᶜ, II, p. 160). — Nous avons vu que les deux fûts du mât-chèvre, d'ordinaire, sont réunis directement par la tête (cf. p. 355-356); il est donc fort possible que la hune — laquelle est sans doute d'origine horienne, comme le mât simple et la voile large, et pour la même raison (cf. la note précédente) — n'apparaisse ici exceptionnellement, sous une forme d'ailleurs assez détournée, que parce qu'il s'agit d'une barque royale. (Sur la persistance des détails horiens dans les barques royales ou religieuses, cf. p. 144.)

(5) *Sahure*ᶜ, II, p. 161.

peut-être seulement par suite d'une confusion du scribe qu'on les trouve tous les deux employés comme déterminatifs du mot [1]. Assmann reconnaît lui-même, d'ailleurs, qu'une échelle à un seul pied (et qui ne serait, au surplus, munie de traverses que dans sa partie supérieure) est assez difficile à concevoir[2]. Enfin, même en admettant qu'une semblable échelle ait existé en effet[3], et que le signe des textes, en dépit des apparences, ne soit que l'équivalent du mât-chèvre des représentations, le problème demeure entier en ce qui concerne le mât et la voile, toujours figurés de façon différente, sous l'Ancien Empire, dans celles-ci et dans ceux-là. Il semble donc que, pour la hune aussi, il se présente sous le même aspect, et que la même solution doive lui être donnée dans les trois cas. Cette solution, semble-t-il, ne peut être que la suivante : les Horiens établis dans la région memphite à l'époque de l'Ancien Empire ont été amenés à abandonner leur mode propre de gréement, et à lui substituer celui des populations septentrionales au milieu desquelles ils s'étaient installés[4],

(1) Cf. N 936-937 (= P 200) : — et P 645 : . — Le sens «échelle» donné au mot par Maspero dans ces deux passages n'est nullement certain. Peut-être même le texte de N 937 (traduit par Maspero : «Viens donc, ô échelle! Viens, échelle!») indique-t-il qu'il y avait en réalité, pour désigner l'échelle et la hune, deux mots de prononciation très voisine, et dont les déterminatifs, par suite, se trouvaient d'autant plus aisément confondus (cf. SCHACK-SCHACKENBURG, *Index zu den Pyramidentexten*, p. 120). — Brugsch (*Wörterbuch*, p. 592) traduit le mot *mꜣḳt* par «mât» (racine : , *élever* (?) — cf. CHUGNEY, *Recueil de travaux*, II, p. 9).

(2) *Sahureʿ*, II, p. 161.

(3) La véritable forme de l'échelle égyptienne (tout au moins de l'échelle de bateau, dont le signe ne serait alors qu'une variante s'appliquant sans doute à l'échelle d'usage courant) a été mise en évidence par Assmann lui-même, qui a relevé des spécimens de cette échelle dans les barques de Sahureʿ (cf. p. 480-481). — On peut les rapprocher du signe , tel qu'il est écrit, à la même époque, dans l'expression (cf. BORCHARDT, *Ne-user-reʿ*, fig. 51 *a* —, et surtout *Sahureʿ*, II, pl. LIV). Il semble ressortir de cette comparaison que l'hiéroglyphe , dans sa forme primitive, n'était qu'une reproduction de l'échelle (comportant seulement, à l'une de ses extrémités, une traverse oblique (?) dont le rôle n'apparaît pas clairement); par une série de déformations successives, les échelons ont reçu ensuite une direction oblique, pendant que les têtes débordantes en devenaient autant de boucles, par lesquelles passait le second montant, réduit désormais à une tige mince : il en est résulté une figure très énigmatique, qui paraît être faite de corde, et dans laquelle on voit d'ordinaire, pour cette raison, un objet en rapport avec le tissage (cf. GRIFFITH, *Hieroglyphs*, pl. V, n° 53, et p. 45-46).

(4) On pourrait soutenir, il est vrai, que la présence d'une barque à voile haute sur un vase de la Ire dynastie provenant d'Abydos (cf. p. 64-65) prouve que ce type de voile est, lui aussi, un type horien : le fait peut s'expliquer, en réalité, par les contacts qui s'étaient nécessairement établis déjà, à cette époque, entre l'Égypte du Nord et la région thinite.

exactement comme nous avons vu que, d'une façon plus générale, tous les Horiens établis dans les différentes parties de l'Égypte ont été obligés très vite d'abandonner la coque en sabot, pour la remplacer par la coque papyriforme[1]. Seulement, tandis que, dans ce dernier cas, cette adaptation au type indigène s'explique tout naturellement par les conditions particulières de la navigation sur le Nil, on n'aperçoit pas les raisons pour lesquelles les Memphites se sont ainsi approprié par surcroît un gréement dont les Thébains devaient montrer par la suite, en en répudiant les accessoires essentiels, qu'il n'était pas le seul que ces conditions permissent d'employer. Sans doute faut-il admettre que ce gréement a été imposé aux Horiens memphites par une population d'une civilisation plus avancée que la leur[2], et qui, au surplus, occupait le pays depuis si longtemps que ses conquérants, impuissants à la plier à leurs coutumes, ont adopté les siennes, sur ce point comme sur beaucoup d'autres[3]. Malheureusement, nous ne savons rien touchant l'origine de cette population[4], et les hypothèses — d'ailleurs des plus hasardées — que pourrait suggérer, à cet égard, la similitude, relevée plus haut, du mât-chèvre égyptien et de celui de certains peuples d'Extrême Orient[5] ne résoudraient pas la difficulté. Il reste que le mât unique à voile plus large que haute, et sans doute aussi la hune, déjà connus des Égyptiens à l'époque thinite, et conservés par eux dans l'écriture à l'époque memphite, ont été ensuite employés à nouveau par les Thébains, cette fois définitivement : une telle constatation suffit, croyons-nous, à mettre hors de doute l'origine horienne de ces agrès.

(1) Cf. p. 46 et suiv.

(2) Cf. p. 117, note 1.

(3) Ils ont adopté aussi son mode de sépulture, par exemple, ou encore, à ce qu'il semble, son type de stèle.

(4) Tout au plus peut-on conjecturer (cf. p. 47) que les Égyptiens installés dans le Delta comprenaient, outre des «Séthiens» (Asiatiques appartenant vraisemblablement à la même race que les Horiens), un élément naqadien important (cf. la note suivante).

(5) Cf. p. 348, note 8, et p. 350, note 5. — Il est à noter que, par un certain nombre de détails, tels que le type de leur cabine, ou la branche plantée sur leur étrave, les barques naqadiennes (cf. la note précédente) prêtent déjà à des rapprochements avec l'Extrême Orient (cf. p. 27).

CONCLUSIONS.

En résumé, l'histoire de la navigation égyptienne, depuis les époques les plus primitives jusqu'à la fin de l'Ancien Empire, paraît n'être tout d'abord qu'un des aspects de l'histoire générale du pays lui-même, et reflète assez fidèlement les vicissitudes de celle-ci. Il s'est trouvé en effet que, parmi les divers éléments ethniques importés dont l'amalgame avec le fond négroïde autochtone a fini par former l'Égypte, les deux races principales qui ont joué le rôle le plus considérable dans cette formation possédaient des types de flotteurs essentiellement différents : or, d'une façon générale, et jusqu'à l'époque dynastique tout au moins, on peut constater que l'un ou l'autre de ces types a tendu à prédominer, suivant que l'influence de l'une ou l'autre de ces races était elle-même prépondérante.

Le premier type est le type de radeau à fond plat, et à extrémités fuyantes et fortement relevées, caractéristique de la période proprement préhistorique qui s'étend jusqu'à la fin de la période néolithique environ. Nous lui avons donné le nom de «naqadien», parce que ce sont des vases recueillis dans la nécropole de Naqada qui ont fourni les exemples les plus typiques de ce genre de radeaux. Ceux-ci étaient faits de roseaux, ou de bois très léger : leur apparition dans la vallée du Nil paraît être due à des peuples venus de l'Est, lesquels représentent sans doute la première invasion importante qui ait amené des immigrants au milieu des Égyptiens autochtones. Mais cette invasion remonte à une date si reculée qu'on est fondé, pratiquement, à considérer la barque naqadienne comme le type indigène du flotteur en Égypte. Au surplus, la forme de cette barque, dont le fond ne se trouvait en contact avec l'eau que sur une surface proportionnellement très faible, était si parfaitement appropriée aux conditions de la navigation sur le Nil et sur les bas-fonds marécageux du sol égyptien, que cette navigation, en fait, a toutes chances d'avoir été accomplie, par les plus anciens habitants du pays, au moyen de barques affectant précisément cette forme, ou une forme très voisine.

Un second type, importé, semble-t-il, à une époque assez postérieure, présente, au contraire, des murailles hautes et des extrémités plus ou moins franchement verticales. Par leur ligne générale, les barques de cette catégorie offrent un peu l'aspect d'une auge ronde ou d'un sabot, et s'apparentent si étroitement aux embarcations du Tigre et de l'Euphrate qu'on est en droit de leur attribuer en effet une origine mésopotamienne, et de voir en elles les barques — vraisemblablement construites en bois, et comportant sans doute, le plus souvent, un

pont et une quille — grâce auxquelles une race venue d'Asie a pu aborder sur la côte occidentale de la mer Rouge vers la fin de la période néolithique. Comme la divinité principale adorée par les hommes de cette race était le faucon Horus, nous avons appelé «horien» le type de barque qui leur avait permis d'arriver ainsi jusqu'en Égypte.

A partir du moment où ils y furent arrivés, l'histoire égyptienne se résume dans les luttes qu'ils durent soutenir contre les «Naqadiens» et les Séthiens [1] pour faire la conquête du pays. Grâce aux monuments retrouvés à Hiérakonpolis, il est possible de conjecturer les progrès accomplis par eux dans la région du Sud, pendant la période intermédiaire entre la période préhistorique et la période prédynastique. A cette époque, les deux types de flotteur, comme il est naturel, se rencontrent encore concurremment; tout au plus, observe-t-on que la coque naqadienne, dont les Horiens n'avaient pas dû tarder à reconnaître les avantages, a déjà tendance à supplanter la coque horienne. Cette tendance ne fait ensuite que s'accentuer pendant les périodes prédynastique et thinite. Au début de l'époque historique, la coque horienne a disparu à peu près complètement : la piété reconnaissante des vainqueurs les incite seulement — et les incitera longtemps encore, par tradition — à la conserver, comme un symbole de leur victoire, dans certaines barques divines ou royales. Ainsi l'embarcation thinite d'usage courant réalise un type composite, dans lequel une coque naqadienne supporte un gréement constitué par un mât à fût simple, par une voile plus large que haute descendant jusqu'au tiers ou à la moitié de ce mât, peut-être enfin par un gouvernail unique passant par l'arrière de la barque ou disposé latéralement à peu de distance de celui-ci, tous détails qui paraissent bien, en tout cas, trahir une origine horienne [2].

Le fait que l'hiéroglyphe de la barque, tel qu'on le voit déjà fixé dans les inscriptions les plus anciennes, reproduit régulièrement — en dépit des variations intentionnellement apportées, dans certains cas, à la forme de la coque — un type où se trouvent combinés ces différents éléments, montre assez que celui-ci est bien en effet le type auquel s'étaient arrêtés, en fin de compte, dans l'Égypte soumise à une royauté unique, les descendants définitivement victorieux des conquérants horiens. On s'attendrait seulement qu'à dater de l'époque dynastique il y eût prévalu à l'exclusion de tout autre. De fait, on peut très vrai-

[1] Cf. p. 47.

[2] Pour les bateaux mûs par des pagaies ou des rames, il serait vain de vouloir attribuer à l'un des éléments ethniques de l'Égypte plutôt qu'à un autre l'origine de ces modes de propulsion, évidemment nés en même temps que le bateau lui-même.

semblablement supposer qu'il a dû en être ainsi sous les dynasties thinites : mais l'avènement des Memphites inaugure au contraire, à ce point de vue, une période passablement confuse de l'histoire de la nautique égyptienne. Cette confusion tient à ce que l'un des deux royaumes dont la réunion sous un même sceptre avait marqué le triomphe suprême des Horiens paraît avoir conservé, après l'annexion, ses traditions navales, en particulier son mode propre de gréement, caractérisé par un mât à deux fûts, et par une voile plus haute que large descendant jusqu'au niveau du pont. Toutes les représentations de cette époque qui proviennent de l'Égypte du Nord s'accordent à nous rendre ces types de mâture et de voilure [1], à propos desquels on peut seulement constater que, si le premier est encore employé chez certains peuples de l'Extrême Orient, le second ne se retrouve nulle part, et conjecturer que l'un et l'autre devaient appartenir à une population installée depuis si longtemps dans la Basse-Égypte que les Horiens ont été impuissants à les lui faire abandonner. Bien mieux, ils les ont eux-mêmes adoptés; seule, la coque de ces barques de l'Ancien Empire continue à reproduire la forme naqadienne, puisque celle-ci, nous l'avons vu, s'est, de très bonne heure, imposée en quelque sorte aux marins égyptiens : pour le reste, l'embarcation revêt un aspect complètement nouveau.

Ainsi, pendant la période memphite, l'unification de l'Égypte n'a pas eu pour conséquence l'emploi, dans tout le pays, d'un modèle unique de flotteur. Il y a tout lieu de croire, en effet, que, tandis que les Horiens établis en maîtres dans la région du Nord s'assimilaient ainsi un type de barque assez déconcertant, formé par la réunion de la coque naqadienne avec un gréement des plus hétéroclites, et d'origine, d'ailleurs, impossible à déterminer, les Horiens demeurés dans le Sud étaient au contraire restés fidèles au type devenu au début de l'époque historique le type national, c'est-à-dire à la coque naqadienne complétée par un gréement horien. A la vérité, les monuments ne permettent pas de vérifier ce dernier point, puisque les traces monumentales qu'a pu laisser l'Égypte du Sud à l'époque de la domination memphite n'ont pas été retrouvées jusqu'à présent : mais comme les efforts tentés à diverses reprises, au cours de cette période, par le Sud contre le Nord paraissent toujours coïncider avec une réapparition, dans les monuments du Nord, du type de barque horien, on peut en conclure que ce type n'avait jamais cessé en effet d'être en usage chez les peuples du Sud.

[1] Elles nous montrent aussi que le barrage était obtenu au moyen d'avirons latéraux multiples : mais ce procédé était en usage aussi dans l'Égypte du Sud, et dès les plus anciennes époques, ainsi qu'on le voit par les vases de Naqada et la fresque d'Hiérakonpolis.

Cette conclusion s'impose même avec d'autant plus de force que c'est ce même type horien qui l'emporte définitivement du jour où les Thébains, victorieux des Memphites et de leurs faibles successeurs, établissent à leur tour leur empire sur l'Égypte tout entière. A ce point de vue, leur avènement inaugure une ère nouvelle dans l'histoire de la nautique égyptienne, puisqu'il marque la date à laquelle l'usage du type horien du flotteur est devenu général dans tout le pays. Et comme il marque en même temps celle où les principaux perfectionnements apportés par l'époque précédente à la manœuvre et au gréement — particulièrement en ce qui concerne le barrage — sont entrés universellement, eux aussi, dans la pratique courante, on voit qu'avec l'Ancien Empire c'est bien véritablement une période de cette histoire qui se termine.

En dernière analyse, ce qui fait l'unité, et constitue, par suite, l'importance comme aussi le principal intérêt de cette période, c'est qu'elle correspond — abstraction faite du mât-chèvre et de sa voile, qui demeurent jusqu'ici deux énigmes — à une progression harmonieuse et logique du type nautique de l'ancienne Égypte, tel qu'il était né, vers la fin de l'époque préhistorique, du mélange des éléments naqadien et horien. Entre ce moment et les derniers temps de l'empire memphite, on voit ce type, surtout à partir de la Ve dynastie, non seulement se développer et s'enrichir d'une façon aussi régulière que constante, mais encore réaliser en quelque sorte de lui-même ces progrès et ces améliorations, sans que celles-ci ou ceux-là paraissent pouvoir être attribués à des influences venues du dehors. On peut dire qu'à cet égard encore cette première époque de la navigation en Égypte se distingue nettement des époques suivantes, au cours desquelles les guerres de conquêtes et les rapports, chaque jour plus étendus ou plus étroits, des Égyptiens avec les peuples maritimes de la Méditerranée, principalement avec les Phéniciens [1], ne pouvaient manquer d'exercer, par contre-coup, leur action sur la nautique. Toutefois, cette action a dû nécessairement se borner à apporter des modifications de détail à un type de flotteur que les efforts de l'âge précédent avaient depuis longtemps définitivement fixé, à la fois dans sa forme générale et dans ses caractéristiques essentielles [2].

[1] Nous avons vu (cf. p. 460 et suiv.) que ces rapports ont certainement existé de très bonne heure; mais l'influence qu'ils auraient pu exercer sur la nautique égyptienne à ses débuts ne saurait être appuyée d'aucune preuve — Cf. aussi la note suivante.

[2] Rien n'autorise à penser que les changements qu'on observe, à partir de la VIe dynastie, dans la nautique des Égyptiens aient pu, comme le voudrait W. Max Müller (cf. ASSMANN, *Sahure*, II, p. 137), avoir été, dès cette époque, empruntés par ceux-ci aux peuplades établies le long de la côte syrienne.

INDICES.

I. — INDEX GÉNÉRAL.

A

B

D

E

F

G

H

I

J

L

M

N

O

P

Q

R

S

T

II. — INDEX HIÉROGLYPHIQUE.

III. — INDEX DES OUVRAGES OU PUBLICATIONS D'OÙ SONT TIRÉES LES REPRÉSENTATIONS ÉTUDIÉES.

A. — REPRÉSENTATIONS REPRODUITES ET COMMENTÉES.

B. — REPRÉSENTATIONS COMMENTÉES MAIS NON REPRODUITES.

IV. — INDEX DES RÉFÉRENCES AUX PLANCHES HORS TEXTE.

V. — INDEX DES TEXTES PRÉCÉDEMMENT PUBLIÉS DANS SETHE, *URKUNDEN DES ALTEN REICHS*.

(= Sethe, *Urkunden...*, I).

VI. — INDEX DES RÉFÉRENCES TIRÉES DES AUTEURS ANCIENS.

VII. — INDEX DES MOTS GRECS.

VIII. — INDEX DES RÉFÉRENCES EN CHIFFRES GRAS.

(55) (page 237, note 3)... cf. p. 463, note 3.
(56) (page 239, note 1)... cf. p. 287 et suiv.
(57) (page 239, note 4)... cf. p. 290 et suiv.
(58) (page 239, note 5)... cf. p. 286 et suiv.
(59) (page 241, note 1)... cf. p. 304-305.
(60) (page 244, note 3)... cf. p. 333 et suiv.
(61) (page 244, note 6)... cf. p. 304-305.
(62) (page 249, note 1)... cf. p. 296, note 1.
(63) (page 249, note 2)... cf. p. 286, note 1.
(64) (page 249, note 3)... cf. p. 283-286.
(65) (page 250, note 3)... cf. p. 474 et suiv.
(66) (page 250, note 4)... cf. p. 475.
(67) (page 251, note 2)... cf. p. 277-278.
(68) (page 251, note 4)... cf. p. 308 et suiv.
(69) (page 252, note 1)... cf. p. 274, note 2.
(70) (page 254, note 7)... cf. p. 267.
(71) (page 256, note 1)... cf. p. 264, note 5, et p. 382, note 2.
(72) (page 256, note 3)... cf. p. 266, note 4.
(73) (page 256, note 3)... cf. p. 397-398.
(74) (page 256, note 7)... cf. p. 257, note 4.
(75) (page 261, note 6)... cf. p. 427, note 1.
(76) (page 263, note 5)... cf. p. 345.
(77) (page 264, note 5)... cf. p. 382, note 2.
(78) (page 266, note 2)... cf. p. 363-364.
(79) (page 279, note 3)... cf. p. 502.
(80) (page 280, note 2)... cf. p. 502.
(81) (page 281, note 2)... cf. p. 491 et suiv.
(82) (page 281, note 3)... cf. p. 393.
(83) (page 281, note 4)... cf. p. 397-398.
(84) (page 291, note 1)... cf. p. 332.
(85) (page 293, note 3)... cf. p. 477.
(86) (page 295, note 4)... cf. p. 349.
(87) (page 295, note 8)... cf. p. 447.
(88) (page 295, note 8)... cf. p. 452.
(89) (page 297, note 4)... cf. p. 332.
(90) (page 302, note 6)... cf. p. 489-490.
(91) (page 305, note 8)... cf. p. 474 et suiv.
(92) (page 308, note 1)... cf. p. 332, note 5.
(93) (page 314, note 1)... cf. p. 346, notes 1 et 2.
(94) (page 322, note 4)... cf. p. 481.
(95) (page 324, note 1)... cf. p. 391-392.
(96) (page 324, note 1)... cf. p. 340, note 4.
(97) (page 325, note 1)... cf. p. 388 et suiv.
(98) (page 332, note 2)... cf. p. 398.
(99) (page 337, note 3)... cf. p. 397.
(100) (page 341, note 1) .. cf. p. 398.
(101) (page 345, note 4)... cf. p. 427, note 3.

(102) (page 345, note 5)... cf. p. 435 et suiv.
(103) (page 347, note 1)... cf. p. 498, note 5.
(104) (page 357, note 3)... cf. p. 385-386.
(105) (page 360, note 9)... cf. p. 472.
(106) (page 360, note 10)... cf. p. 379, note 3.
(107) (page 361, note 4)... cf. p. 483 et suiv.
(108) (page 362, note 2)... cf. p. 483 et suiv.
(109) (page 363, note 3)... cf. p. 499.
(110) (page 365, note 9)... cf. p. 499, note 1.
(111) (page 366, note 2)... cf. p. 378.
(112) (page 367, note 1)... cf. p. 502-503.
(113) (page 368, note 2)... cf. p. 497.
(114) (page 371, note 2)... cf. p. 379, note 5.
(115) (page 371, note 4)... cf. p. 472.
(116) (page 390, note 2)... cf. p. 437 et suiv.
(117) (page 396, note 2)... cf. p. 502-503.
(118) (page 399, note 2)... cf. p. 494 et 498.
(119) (page 402, note 3)... cf. p. 491 et suiv.
(120) (page 402, note 4)... cf. p. 494 et suiv.
(121) (page 404, note 6)... cf. p. 447, note 9, et p. 449, note 7.
(122) (page 406, note 7)... cf. p. 443, note 5.
(123) (page 411, note 4)... cf. p. 454 et suiv.
(124) (page 413, note 5)... cf. p. 443, note 5.
(125) (page 416, note 1)... cf. p. 456.
(126) (page 416, note 4)... cf. p. 485 et suiv.
(127) (page 423, note 2)... cf. p. 489-490.
(128) (page 425, note 4)... cf. p. 438.
(129) (page 427, note 3)... cf. p. 450-451.
(130) (page 431, note 4)... cf. p. 446.
(131) (page 431, note 6)... cf. p. 446.
(132) (page 431, note 8)... cf. p. 489-490.
(133) (page 438, note 5)... cf. p. 473.
(134) (page 471, note 8)... cf. p. 482.

ADDENDA ET CORRIGENDA.

Nous devons nous borner à signaler ici, sans pouvoir discuter ni même exposer les idées qui y sont développées, l'important ouvrage que M. Montet vient de publier sous le titre *Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l'Ancien Empire* (fascicule 24 des *Publications de la Faculté des Lettres de l'Université de Strasbourg* — Strasbourg, 1925). L'auteur a étudié et commenté la plupart des représentations et légendes nautiques qui font l'objet du présent mémoire, en particulier, celles qui ont trait à la chasse et à la pêche dans les marais — chasse au boumerang, pêche au harpon, pêche à la ligne et pêche à la nasse — (p. 1-32 de l'ouvrage), à la traversée du marais par les troupeaux (p. 66-73), à la construction des canots de papyrus (p. 78-81), aux rixes de bateliers (p. 81-83), et, d'une façon générale, aux constructions navales (p. 331-346) et à la navigation (p. 346-356).

Page 10. Compléter ainsi la note 1 :

A noter encore les vases provenant des tombes 403 et 452 d'Harageh, publiés par Engelbach, *Harageh*, pl. XXIX, 1 et 2. La plus récente publication d'ensemble des barques décorant les poteries naqadiennès est celle de Petrie, *Prehistoric Egypt*, pl. XIX-XXII; l'auteur n'hésite pas à y reconnaître, lui aussi, non pas des villes fortifiées, mais des barques, dont il étudie successivement les différents détails (*id.*, p. 18-19).

Page 10, note 3. Après : «Naville..... dans *Archives suisses d'Anthropologie générale*, 1916-1917, p. 77», ajouter : «et 1921, p. 197 et suiv.».

Page 10. Après les mots : «dans ces objets d'apparence si énigmatique», ajouter une note 4 *bis* ainsi conçue :

Un objet plus énigmatique encore, de forme très allongée, et pointu à ses deux extrémités, a été récemment publié par Petrie (*Prehistoric Egypt*, pl. XV, 49, et p. 15), lequel l'interprète comme une embarcation vue en plan. La représentation est d'autant plus intéressante que cette barque supposée, figurée sur un plat rouge à décor blanc, remonterait à une époque encore plus ancienne que celle des poteries naqadiennes.

Page 13 (à propos des modèles de barques préhistoriques). On trouvera les principaux types de ces modèles en poterie réunis dans Petrie, *Prehistoric Egypt*, pl. VII, XXIV et XLVII. Le plus curieux (VII, 17) comporte des extrémités intraversées terminées par des rosettes : à l'intérieur, une femme est assise sous un abri en berceau fait de cordes entrelacées. A noter aussi le modèle fragmentaire, en cristal de roche émaillé, de la planche XLVI (n°s 25 et 41).

Pages 16-17 (*enseignes de proue*). Petrie (*Prehistoric Egypt*, p. 19) voit dans le nombre des éléments dont sont composés les branchages de proue des embarcations naqadiennes, comme aussi dans la façon dont ces éléments sont traités, autant de moyens de dater les vases préhistoriques à décor de bateaux. D'autre part, il convient de noter que E. S. Thomas et Capart,

se basant sur des coutumes encore en usage tant sur la côte de Guinée que dans la région des grands lacs suédois, ont voulu récemment interpréter les branchages ainsi plantés à l'avant des barques naqadiennes comme un dispositif jouant le rôle d'un mât et d'une voile rudimentaires (*Ancient Egypt*, 1923, p. 97, et 1924, p. 83).

Page 18 (et page 29) (*enseignes de poupe*). En ce qui concerne ces enseignes, Petrie a émis l'idée qu'elles servaient à indiquer le port d'attache des bateaux à l'arrière desquels elles étaient fixées (*Prehistoric Egypt*, p. 19-20).

Page 21 (figure 6, *a*). L'éléphant-insigne a été omis dans le dessin de cette figure.

Page 55. Ajouter à la note 3 :

« Ces trous ont été omis dans notre figure 15; l'un d'eux est visible, au contraire, dans la reproduction de Schäfer. »

Page 77. Ajouter à la note 1 :

« Pour ces différents détails, cf. la reproduction très fidèle des inscriptions du tombeau de Mr-ìb publiée dans *Aegyptische Inschriften aus den Königlichen Museen zu Berlin*, I, p. 88-100. »

Pages 98 et suiv. (à propos des barques divines). Un fragment de naos saïte, entré en 1921 au Musée de Bruxelles, montre deux très curieuses représentations, visiblement inspirées des types les plus archaïques des barques sacrées égyptiennes, et surmontées de la légende . Sur ce naos, et, en particulier, sur les barques *sꜣtj-bjtj*, cf. Capart, *Un fragment de naos saïte*, dans *Mémoires publiés par l'Académie royale de Belgique* (classe des Lettres), 2e série, tome XIX.

Page 212, note 1. L'outre(?) ou l'engin de pêche supposés qu'on voit figurés *Akhethetep*, pl. XIV, L., *D.*, II 60 et L., *D.*, II 105 *b* doivent plus vraisemblablement être interprétés comme des représentations de cette natte(?) étudiée par Jéquier, *Le signe* (dans *Rec. de travaux*, XXX (1908), p. 39-40).

Page 229. Ajouter à la note 3 :

« Tout récemment, Warren R. Dawson (*Note on the Egyptian Papyrus Boat*, dans *J. E. A.*, X, p. 46 et pl. X) a rapproché de cette surface horizontale faisant saillie au-dessus du bordage une sorte de plancher mobile, constitué par des bottes de fibres de palmier liées ensemble, qu'on observe dans un modèle de barque provenant d'Abyssinie et conservé au South Kensington. Ce plancher formait, d'après l'auteur, une plate-forme destinée à empêcher l'équipage de passer à travers le fond de la barque : on le retirait toutes les fois qu'on désirait utiliser l'embarcation pour le transport des marchandises. »

Page 233, note 2. Après les mots : « ne présentent jamais la forme que lui-même reproduit » — ajouter : « Cf., par exemple, le modèle de barque de pêche en bois, trouvé par Petrie à Sedment, et qui est encore muni de ses filets (*Sedment*, pl. XXVI, 10, et p. 7). Ce modèle date de l'époque des IXe-Xe dynasties. »

Page 243. Après les mots : « un travail... de même nature que sert à désigner le mot » — ajouter : « Le sens du mot a été tout spécialement étudié par H. Lallemand (*B. I. F. A. O.*, XXII, p. 77 et suiv.) : l'auteur arrive à cette conclusion que l'outil figure un bédane, et qu'à l'origine tout au moins le mot *mnḫ*, déterminé par la représentation de cet outil, désignait exclusivement l'opération du mortaisage. »

Page 245, note 4. Après la phrase : « au-dessus du personnage qui tient ce fil on lit les mots » — ajouter : « D'après Sethe et Blackman (*The Rock Tombs of Meir*, Part IV, p. 5, et p. 34, note 7) il y aurait là un titre signifiant « maître du quai » (*master of the wharf*). Erman-Grapow (*Handwörterbuch*, p. 39) traduisent au contraire le mot par « chantier » (*werft*) : cf. aussi Montet, *Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l'Ancien Empire*, p. 334. »

Page 245, note 4 (*in fine*) (à propos de la différence entre les mots et) — cf. l'*addendum* à la page 243.

Page 341, lignes 7-8. *Au lieu de :* « en dessous de plat-bord » — *lire :* « en dessous du plat-bord ».

Page 409, note 1. *Au lieu de :* « sans déplacer » — *lire :* « sans se déplacer ».

Page 432, note 4 (à propos du titre) — cf. l'*addendum* à la page 245, note 4.

Page 454, note 4. L'interprétation ici donnée de la légende du mastaba d'Akhout-hotep doit être modifiée dans sa première partie. Comme l'a très bien vu Montet (*Les scènes de la vie privée...*, p. 352), il faut lire en effet, non pas , mais . — Montet traduit le mot par « aujourd'hui ».

Page 460 (à propos des barques de mer). Sur les navigations maritimes des Égyptiens, cf. A. Köster, *Zur Seefahrt der alten Aegypter*, dans *Aeg. Zeitschrift*, LVIII (1923), p. 125-132.

Page 462, note 3. Après les mots : « Sethe, *loc. cit.*, p. 8-9 » — ajouter : « et *Aeg. Zeitschrift*, LIX (1924), p. 156-157 ».

Page 473, note 5. Après les mots : « cf. les notes 7 et 8 » — ajouter : « Sur le groupe , cf. aussi F. W. Read, dans *B. I. F. A. O.*, XIII (1917), p. 141-144.

Page 482 (à propos du rôle respectif des rames et de la voile dans les barques égyptiennes). Petrie (*Prehistoric Egypt*, p. 20) estime, au contraire, — et la théorie paraît des plus contestables, — que la voile ne jouait le rôle principal que dans les barques de fleuve. Suivant lui, les rames auraient été, en effet, de peu de secours sur le Nil; elles constituaient sans doute, en revanche, le principal mode de propulsion des barques employées aux navigations maritimes : et c'est pourquoi les bateaux naqadiens, à cause de la multiplicité même de leurs rames, semblent à l'auteur devoir être rangés dans la catégorie des bateaux de mer.

Page 501 (à propos des types « mixtes » d'embarcations trouvés dans les tombeaux des VIe-XIe dynasties). Il est très intéressant de noter ici qu'un modèle de barque à voile provenant de la tombe de (VIIIe-IXe dynasties) présente, en même temps qu'une coque sensiblement naqadienne, un mât simple, une voile plus large que haute, et un gouvernail axial unique (*Seddment*, pl. XX, 4).

ILLUSTRATIONS.

TABLE DES MATIÈRES.

EN VENTE :

AU CAIRE : chez les principaux libraires et à l'Institut français d'Archéologie orientale, 37, Shareh El-Mounirah.

A ALEXANDRIE : à la Librairie J. Hazan, ancienne librairie L. Schuler, rue Chérif-Pacha, n° 6.

A PARIS : à la Librairie orientaliste Paul Geuthner, 13, rue Jacob;

— chez Fontemoing et Cie, E. de Boccard, successeur, 1, rue de Médicis.

A LONDRES : chez Bernard Quaritch, 11, Grafton Street.

A LEIPZIG : chez Otto Harrassowitz.

MÉMOIRES
PUBLIÉS
PAR LES MEMBRES
DE
L'INSTITUT FRANÇAIS
D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE
DU CAIRE

50